

Skrzydłata **POLSKA**



12

PAŹDZIERNIK

DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

KONTYNUATORZY
CHŁUBNYCH TRADYCJI

Maszyna pracowała niezawodnie. Uśmiech pilota po wykonaniu zadania lotniczego wiele mówi za siebie.

LOTNICTWO szturmowe wslawiło się w czas wojny swą niezwykle skuteczną akcją przeciwko armii hitlerowskiej. Na przykład w walkach o Kołobrzeg samoloty szturmowe pomimo trudnych warunków, wyikających ze specyfiki lotów nad morzem, zadawały ciosy za ciosem zniechędzonemu okupantowi. Piloci lotnictwa szturmowego wyróżniali się odwagą, poświęceniem i bohaterstwem w walce o wyzwolenie ojczyzny z pęt faszystowskiej niewoli.

Dziś, w okresie pokojowego szkolenia, piloci lotnictwa szturmowego pomni chlubnych tradycji swych towarzyszy broni — Bohatera Związku Radzieckiego kpt. Kitajewa, który zatopił okręt hitlerowski, Kramarczuka i innych — nie szczędzą trudu i wysiłku w doskonaleniu swego mistrzostwa. W szlachetnej rywalizacji o zdobycie zaszczytnego tytułu „Załoga wyborowa” wyrastają nowi przodownicy i przodujące załogi. Jednej z załóg lotnictwa szturmowego, osiągnącej bardzo dobre wyniki w wyszkoleniu, poświęcamy ten reportaż.

Czerwona tarcza słońca powoli wynurzała się zza lasu. Sprzed koszar ruszyły samochody z me-

chanikami, kierując się na lotnisko. Po chwili szerokim echem rozeszła się nuta ulubionej przez lotników pieśni „Iłuszyn”.

...Silnika zew i wiatru śpiew
wichurę głuszy,
gdy kołujemy na start...

Obok już lotnisko. Kpr. Czesław Misiarek — mechanik samolotu szybko objął wzrokiem rząd stojących maszyn, zatrzymując go na swojej 25-tce. Otrzymałszy zezwolenie pośpieszył w jej kierunku. Tuż za nim podążał jego pomocnik — ZMP-owiec kpr. Rudolf Koczubik. Dotknawszy ręką zroszonego płata maszyny uśmiechnął się. Szybko sprawdzili czy nie ma uszkodzeń spowodowanych nocną burzą, błyskawicznie wdziali kombinezony i odpiawszy taśmy ściągnęli z samolotu pokrowce.

— Słuchaj, Koczubik — zagadnął — będziemy mieli sporo roboty. Musimy dobrze zorganizować sobie pracę. Pamiętaj, żeby narzędzia były zawsze pod ręką. Pilnuj dystrybutora.

Obaj specjaliści podzielili się pracą i z zapalem rozpoczęli przygotowanie maszyny do lotu.

Koczubik jak dobry jeździec wskoczył na drabinę, odkrył luki i już sprawdza paliwo i olej. Misiarek zaś zagląda do wnętrza silnika, dotyka agregaty ręką, śrubokrętem, kluczem, przesłakuje na drugą stronę, to znówu czegoś wypatrzy przy podwoziu. Ileż ci młodzi specjaliści mają w sobie życia, werwy i sprytu. Robota wprost pali im się w rękach.

— Od śmigła! — padła krótka komenda mechanika.

Koczubik zajmując swoje miejsce przy skrzydle dał znak do zapuszczenia silnika.

Ciszę letniego poranka rozdarł głuchy warkot stalowego serca samolotu. Ożyły wskazówki przyrządów pokładowych. Mechanik szybko kontroluje ich wskazania. Obroty, temperatura, ciśnienie, wypuszczanie kłap lądowania. Obowiązków jest wiele, ale kpr. Misiarek wykonuje czynności sprawnie i dokładnie.

Przeprowadziwszy próbę silnika uradowany otworzył kabinę i wykrzyknął: Prawidłowo!... zeskokczył ze skrzydła samolotu.

— Już przygotowana? — zapytał zbliżającego się strzelca pokładowego, ZMP-owca szer. Józefa Giery.

— Już — odparł strzelec.

— A dowódca?



Każdy pilot dokładnie kontroluje przygotowanie maszyny do lotu. Na zdjęciu: por. Feliks Dudek i mechanik kpr. Czesław Misiarek w czasie sprawdzania łopaty śmigła szturmowca.

— Zaraz przyjdzie. Mówiąc to Giera zajął miejsce w kabinie i poruszając to w jedną, to w drugą stronę kaemem sprawdzał swoje stanowisko.

Tymczasem mechanicy uzbrojenia, rozwijając ze skrzynek taśmy błyszczącej w słońcu amunicji, kolejno ładowali broń pokładową. Co chwila powtarzał się metaliczny trzask zamków działek i krótkie komendy: Gotowe!

Członek partii kpr. Józef Gagol — majster uzbrojenia, wyjmując z opakowań zapalniki Koczubik wykręca z bomb zagłuszki, a Misiarek sprawdza zamki bombowe. Gdy Misiarek i Koczubik rozpoczęli pracę jako mechanicy, niewiele znali się na obsłudze uzbrojenia, a Gagol na obsłudze silnika. Obecnie zaś znani są wśród załóg jako wszechstronnie kwalifikowani specjaliści.

W oka mgnienia zimne cielska bomb zawisły na dźwigach zamków w lukach bombowych.

— Moja — powiedział Koczubik — na „mur beton” będzie w kregu.

— A ja myślę o swojej inaczej — odparł Gagol.

— Zobaczcie, że dowódca wszystkie ułoży w celu, tylko dobrze obserwuj, Giera — oświadczył Misiarek.

— Pamiętaj, Giera — rzekł do strzelca pokładowego kpr. Gagol — KM strzela niezawodnie, amunicję załadowałem ci prawidłowo, a gdy nie ustrzelisz rękawa, nie przynawaj się do naszej załogi.

— Ustrzelić go trudno, ale że podziurawię — to możecie być pewni.

— Trzymamy cię za słowo...

Do samolotu zbliżał się por. Feliks Dudek, dowódca załogi. Kpr. Misiarek szybko obciągnął kombinezon, wydał komendę podwładnym i ująwszy w rękę książkę pokładową samolotu, zameldował dowódcy o gotowości maszyny.

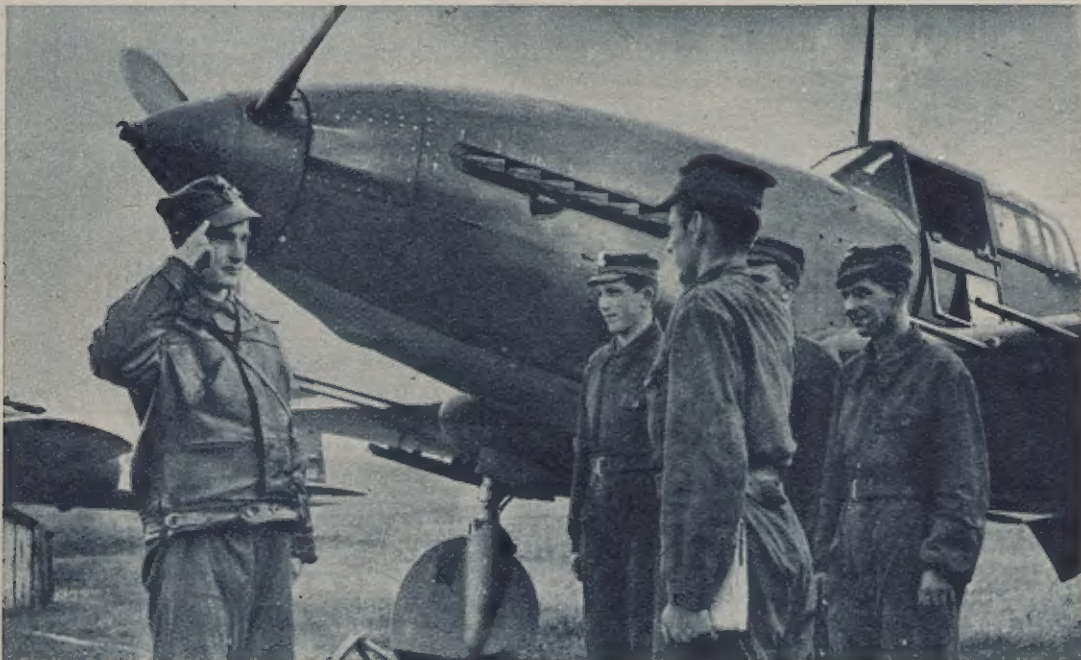
Por. Dudek przywitał się z załogą, po czym dokładnie skontrolował przygotowanie maszyny.

— Uwag nie mam — oświadczył mechanikowi — maszynę przygotowaliście dobrze. A teraz chcecie zaznajomić się z dzisiejszymi zadaniami?

— Tak jest, obywatelu poruczniku! — odpowiedzieli mechanicy. Siedli tuż za statecznikiem samolotu i dowódca załogi rozłożywszy mapnik kolejno omawiał rodzaj zadań lotniczych.

Wreszcie padł rozkaz: Załogi do kabin! Por. Dudek i szer. Giera nałożywszy spadochrony zajęli miejsca w samolocie. Gdy w niebo wystrzeliła rakietą, zahuczał silnik 25-cki, która jako pierwsza wystartowała na bombardowanie i ostrzelenie pozycji „nieprzyjaciela”.

Pilot uważnie kontroluje wskazania przyrządów pokładowych. Zwraca szczególną uwagę na



Obywatelu poruczniku, maszyna w gotowości bojowej! — energicznie zameldował dowódcy mechanik samolotu kpr. Misiarek.

Foto: T. Kaczmarek (3)

OFICER MOCZULSKI — BYŁY SZYBOWNIK

TO jednak nie była zabawa, jak sądziłem — mówi ppor. Czesław Moczulski — mimo, że te tygodnie pobytu w szkole i krótkie minuty spędzone w powietrzu należą do najprzyjemniejszych w moim życiu.

Ppor. Czesław Moczulski ma na myśli szkołę szybowcową w Mrągowie, w której zdobył II stopień wyszkolenia szybowcowego. Teraz zaczyna snuć wspomnienia. Nie dziwię się temu. Zawsze chętnie wspomina się chwile przyjemne, dobrych, serdecznych przyjaciół, a nawet niezbyt kiedyś przyjemne zdarzenia, które zawsze się w życie wplatają.

— Pewnego razu, pamiętam, byłem zawieszony w lotach na jeden dzień. Instruktor zauważył, że palę papierosa przed śniadaniem. To było dla mnie ważne wydarzenie.

Moczulski uśmiecha się teraz z pobłażliwością dla samego siebie. Dojrzał przecież przez te lata, które go dzielą od szkoły szybowcowej, zrozumiał wiele spraw, o których wtedy nie miał pojęcia. Życie stawiało przed nim wciąż nowe, większe zadania. Borykał się z nimi jak umiał, ale dziś stwierdza z całą stanowczością, że tamten wypadek pomógł

mu tak wiele, że przeszło to najmilsze oczekiwania nawet owego instruktora, który ukarał tak „srogo” młodego Moczulskiego.

Nie chodzi już o to, że Moczulski od tej pory chyba ani razu przed śniadaniem nie zapalił papierosa, co mu na pewno wyszło na dobre. Ważniejsze jest, że już w mrągowskiej szkole dzięki temu zdarzeniu zrozumiał, że życie lotnika stawia przed nim duże wymagania. Tamto było drobiazgiem, ale przecież niedojrzały jeszcze wówczas Moczulski musiał się zmagać z własnymi przyzwyczajeniami.

Rozmowa z Moczulskim się nie klei, mimo, że wspomnienia snuje chętnie, co chwilę bowiem ktoś podchodzi z jakąś ważną sprawą. Podchodzi teraz na przykład technik samolotu i melduje:

— Obywatelu podporuczniku, samolot gotowy do lotu!

Moczulski słucha uważnie meldunku, potem rzuca kilka pytań. Teraz musi odejść, by przyjąć od technika swój dwusilnikowy samolot odrzutowy startujący dziś na kolejne zadanie.

— Porozmawiamy jeszcze o szybownictwie — rzuca mi pocieszają-

ce zdanie, zabierając się do skrupulatnego przeglądu maszyny.

Gdy Moczulski składa swój podpis stwierdzający przyjęcie samolotu, podjechał samochód z napisem: „Tyko do holowania”.

— Podczepiać! — rzuca Moczulski rozkaz załodze, sam zaś jeszcze raz przegląda mapę, rozmawiając jednocześnie ze swym nawigatorem o dzisiejszym zadaniu.

Patrząc na tego dowódcę załogi, wysokiego, dobrze zbudowanego mężczyznę w skórzanej kurtce, nie bardzo może go sobie wyobrazić na siodełku „ABC” jako nieśmiałego młodego chłopca.

A przecież jeszcze kilka lat temu instruktor trzymając jego szybowiec za skrzydło pytał:

— Pilot?

Uczeń odpowiadał:

— Gotów!

To jest przecież faktem, że Moczulski leciał ze szczytu góry półtorej minuty, starając się ze wszystkich sił, by „ładowanie pod stok” wyszło jak najlepiej. Tak samo starał się wtedy opanować stery, jak teraz zasady bombardowania z samolotu odrzutowego.

B. KAZNOWSKI

NASI PRZODUJĄCY PILOCI



Por. Włodarczyk, pilot odrzutowego samolotu myśliwskiego.



Ppor. Tadeusz Kołodziejek, pilot bombowca odrzutowego.
Foto: Błaszczuk



Ppor. Marian Kawczyński, pilot myśliwca odrzutowego.



Ppor. Waldemar Boniawski, pilot samolotu szturmowego.
Foto: Kłimeczuk

kurs, czas, prędkość. W określonym momencie wykonuje zakręt i idzie po kursie bojowym. Z pierwszego zajścia — bombarduje. W dole rysują się mało widoczne cele. Pilot błyskawicznie dokonuje obliczeń i w odpowiedniej chwili włącza zrzutnik bomb. Mijają sekundy, od samolotu oddzielają się bomby. Zakreślając w powietrzu łuk zbliżają się do ziemi.

Nagle błysk, po czym głuchy grzmot eksplozji. Bomby runęły w środek celu. Samolot 25 znów na kręgu. Nabiera teraz wysokości i z lotu nurkowego atakuje cele naziemne. Z luf broni pokładowej błyskawiają ogniste smugi pocisków. Skrzydła prują strumienie powietrza. Znowu wyprowadzenie, manewry i 25 jest już na kręgu.

Teraz por. Dudek wprowadza szturmowca na nowy kurs i wydaje komendę strzelcowi pokładowemu:

— Przygotować się! Cel z lewej!

Szer. Giera szybko przeładował broń i obserwując przestrzeń wypatruje powietrznego celu.

Nagle pojawił się samolot holujący rękaw. Giera silniej ujął dźwignię spustu bojowego, wzrok zatopił w celowniku.

Jest... jeszcze chwila i... silny ucisk na dźwignię spustu. Z broni pokładowej znowu błysnęły świetliste smugi serii. Zakreślając łuk przecięły rękaw. Kolejne zajście, przycelowanie i znowu seria. KM pracował niezawodnie. Gdy szer. Giera oderwał wzrok od celownika i zameldował dowódcy o wykonaniu zadania, uczuł jakiś lekki oddech w piersiach.

Samolot zatoczył krąg i wylądował tuż przy znakach. Naprzeciw wybiegł mechanik i podając znaki wprowadził maszynę na stoisko.

— Jak pracowała maszyna? — zapytał kpr. Misiarek, gdy dowódca po wyłączeniu silnika otworzył kabinę.

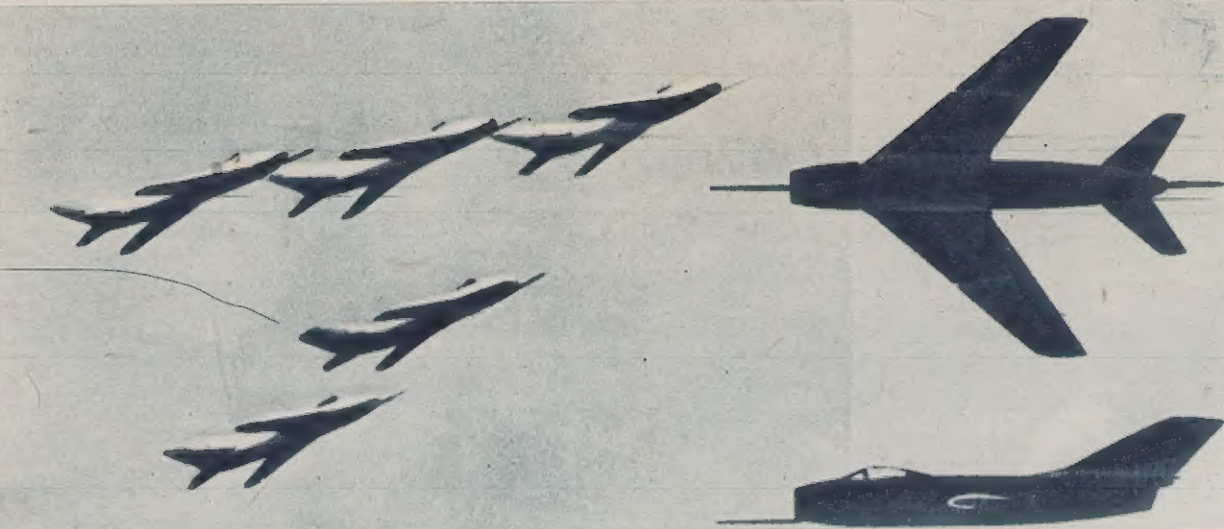
— Prawdopodobnie — odparł, uśmiechając się por. Dudek.

— Oto „Błyskawica” — rzekł kpr. Koczubik, wręczając dowódcy załogi nieduży kwadrat kartonu. Ten zaczął czytać: „Załoga 25 zadanie wykonała wzorowo. Bierzcie z niej przykład w walce o zdobycie chlubnego tytułu „Załoga wyborowa”.

TADEUSZ KACZMARCZYK



Wolny czas przed lotem por. Feliks Dudek przeznacz na zaznajomienie podwładnych z treścią otrzymanego zadania.
Foto: T. Kaczmarczyk



RADZIECKIE Myśliwce ODRZUTOWE

Mjr inż. R. WINOGRADOW
Docent, Kandydat Nauk
Technicznych

Inż. A. MINAJEW

(2)

W Związku Radzieckim pierwszy samolot myśliwski z silnikiem odrzutowym został zbudowany w latach 1941—1942. Zasadniczy projekt tego samolotu, który następnie otrzymał nazwę „BI”, został stworzony jeszcze przed rozpoczęciem Wielkiej Wojny Narodowej przez grupę inżynierów pod kierownictwem W. F. Bolchowitina. Na samolocie tym postanowiono umieścić silnik odrzutowy konstrukcji Duszkina. W lipcu 1941 roku projekt samolotu myśliwskiego „BI” został rozpatrzony przez Państwowy Komitet Obrony, który powziął decyzję o jego dalszym udoskonaleniu i zbudowaniu małej serii (5 doświadczalnych samolotów). W niezwykle krótkim czasie (pięciu miesiącach) zespół kierowany przez Bolchowitina ukończył budowę pierwszego samolotu myśliwskiego „BI”.

Samolot myśliwski „BI” był to wolnonośny średniopłat, mieszanej konstrukcji, posiadający chowane podwozie i kółko ogonowe. W przedniej części kadłuba zostały umieszczone 2 działka 20 mm, zapas amunicji do nich i aparatura radiowa. Za tą przegrodą znajdowała się kabina pilota, a dalej zbiorniki z paliwem. W części ogonowej kadłuba samolotu umieszczony był zespół silnikowy składający się z silnika raketowego na paliwo płynne (SRP). Chowanie podwozia i kłap odbywało się pneumatycznie.

10 sierpnia 1941 roku rozpoczęły się próbné loty samolotów „BI” (loty holowane za samolotem „Pe-2”) i prace mające na celu sprawdzenie silników i instalacji paliwowej. W celu przeprowadzenia prób w locie samolotu „BI” zostali wezwani z frontu piloci doświadczalni K. Gruzdiej i G. Bachczizandzi.

15 maja 1942 roku pilot doświadczalny G. Bachczizandzi wykonał na samolocie „BI” pierwszy lot i po wzorowym wykonaniu zadania pomyślnie wylądował. Lot ten zapoczątkował nowy etap rozwoju lotnictwa myśliwskiego — etap rozwoju samolotu myśliwskiego zaopatrzonego w silnik odrzutowy.

W latach Wielkiej Wojny Narodowej radzieccy inżynierowie pracowali nad wieloma konstrukcjami samolotów myśliwskich zaopatrzonych w silniki odrzutowe. Na przykład grupa konstruktorska kierowana przez N. N. Polikarpowa pracowała nad samolotem myśliwskim znanym

pod nazwą „malutki”. Inna grupa, kierowana przez N. K. Tichonrawowa, zbudowała samolot, który otrzymał nazwę „302”.

Samoloty „BI”, „malutki”, „302” i niektóre inne reprezentowały jeden kierunek w rozwoju myśliwskiego samolotu odrzutowego. Na wszystkich tych samolotach jako silnik zasadniczy wykorzystywano SRP. Ujemną cechą tych wszystkich konstrukcji był bardzo mały czas lotu, wynoszący 8—15 minut.

Do działań bojowych na froncie należało zbudować samolot myśliwski posiadający nie tylko dużą prędkość, lecz i odpowiednio długi czas lotu. Przedłużyć czas lotu odrzutowego samolotu myśliwskiego można było przez zastosowanie silnika SRP o wielu komorach spalania, silników przelotowo-sprężarkowych lub kombinowanych zespołów napędowych, składających się ze zwykłego silnika tłokowego i przyspieszacza odrzutowego.

Próby zbudowania samolotów z silnikami odrzutowymi sprężarkowymi w latach 1942—1944 zakończyły się niepowodzeniem z powodu konstrukcyjnych niedoskonałości urządzeń silnikowych.

W tym czasie front potrzebował samolotu myśliwskiego o dużej prędkości i długotrwałości lotu, którego seryjna produkcja nastręczała by minimalne trudności.

W warunkach wojennych największej rozwiązali to zagadnienie radzieccy konstruktorzy budując samoloty myśliwskie zaopatrzone w kombinowany zespół silnikowy — silniki tłokowe i silniki raketowe.

Samoloty myśliwskie „La-7” i „La-9” zbudowane przez grupę konstruktorów kierowaną przez S. A. Ławockina były zaopatrzone w dodatkowe przyspieszacze odrzutowe. Grupa kierowana przez A. I. Mikojaną w latach 1943—1944 rozpoczęła pracę nad samolotem, myśliwskim „I-250” zaopatrzony w kombinowany zespół silnikowy, posiadający obliczeniową prędkość maksymalną lotu powyżej 800 km/h.

Urządzenie silnikowe samolotu „I-250” składało się z silnika tłokowego chłodzonego powietrzem typu „WK-107A”, napędzającego śmigło oraz poruszającego przez wał sprężarkę specjalnego silnika odrzutowego. Zasadniczy silnik (WK-107A) i dodatkowy silnik odrzutowy pracowały na jednakowym pali-

wie. Wlot powietrzny silnika odrzutowego na samolocie „I-250” znajdował się pod osłoną śmigła silnika WK-107A, powietrze przechodziło wzdłuż kanału pod kabiną pilota i dostawało się do sprężarki silnika odrzutowego. Za sprężarką silnika znajdowały się urządzenia do wtrysku paliwa i instalacja zapłonowa. Strumień gazów wychodził z silnika odrzutowego przez otwór w tylnej części kadłuba. Samolot I-250 wykonał swój pierwszy lot w marcu 1945 roku. Podczas prób w locie osiągnięto prędkość znacznie przekraczającą 800 km/h.

W lutym 1945 roku rząd radziecki zdecydował o dalszym zaopatrywaniu lotnictwa myśliwskiego w silniki odrzutowe i o budowie samolotów z odrzutowymi silnikami sprężarkowymi. Realizując decyzję rządu, grupa konstruktorska Mikojan zbudowała odrzutowy samolot myśliwski „MiG-9”. Był to metalowy średniopłat. Na samolocie umieszczono 2 silniki turboodrzutowe typu RD-20, znajdujące się w dolnej części kadłuba. Cienkie skrzydło samolotu posiadało trapezoidalny kształt i było zaopatrzone w kłapy. Chowanie podwozia i kłap odbywało się za pomocą urządzeń pneumatycznych znajdujących się w kadłubie.

Wiosną 1946 roku budowa samolotu „MiG-9” została zakończona i 24 kwietnia pilot doświadczalny A. N. Grinczik odbył na nim pierwszy lot. Samolot posiadał dobre własności lotno-taktyczne. Jego maksymalna prędkość przewyższała 900 km/h. Przy końcu 1946 roku rozpoczęła się już seryjna budowa samolotów „MiG-9”.

W tym samym czasie projektowaniem odrzutowego samolotu myśliwskiego zajmowała się również grupa konstruktorów kierowana przez Jakowlewa.

W celu ułatwienia przejścia do produkcji samolotów z silnikami sprężarkowymi biuro konstruktorów Jakowlewa zaprojektowało nowy samolot na bazie seryjnego samolotu „Jak-3”. Zmianie uległa tylko przednia część kadłuba i środkowa część skrzydła, przystosowana do silnika odrzutowego. Ponadto zwiększona została powierzchnia na usterzenia pionowe i zabudowano metalowe kółko ogonowe z resorową amortyzacją. Koła samolotu posiadały hamulce napędzane pneumatycznie.

Niewielkie różnice między samolotem nowej konstrukcji a „Jak-3” przyczyniły się nie tylko do usprawnienia jego produkcji, lecz i do opanowania go przez personel latający. Jeśli chodzi o technikę pilotowania oraz start i lądowanie, nowy samolot Jakowlewa w małym stopniu różnił się od „Jak-3”.

Budowa tego nowego doświadczalnego samolotu myśliwskiego została zakończona wiosną 1946 roku. Pierwszy lot na nim odbył się 24 kwietnia 1946 roku. Ten właśnie samolot myśliwski był w pewnym okresie wykorzystywany przez radzieckie Wojska Lotnicze jako treningowy samolot odrzutowy.

W latach 1947—1948 przechodził próby lotnicze nowy samolot myśliwski „Jak-23”.

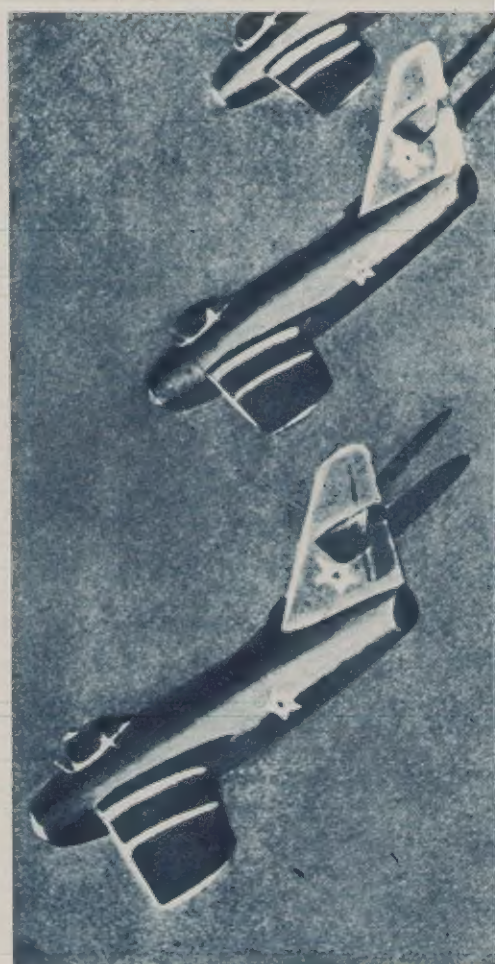
Samolot myśliwski „Jak-23” w odróżnieniu od swoich poprzedników posiadał dużo większą prędkość i był zaopatrzony w silnik RD-500. Był to jednomiejscowy, metalowy średniopłat. Duże prędkości lotu spowodowały konieczność zastosowania wyrzucanego fotela w celu umożliwienia pilotowi w razie konieczności opuszczenia samolotu.

Próby w locie i eksploatacja pierwszych samolotów z silnikami odrzutowymi wysunęły cały szereg nowych zagadnień, bez rozwiązania których nie można było w znacznym stopniu zwiększyć prędkości lotu. Większość tych zagadnień była związana ze specyfiką aerodynamiki samolotów odrzutowych.

Wśród radzieckich samolotów myśliwskich zbudowanych w latach 1946—1947 wysokie zalety lotno-taktyczne i własności eksploatacyjne posiadał jednomiejscowy samolot myśliwski „MiG-15”.

Zespół silnikowy samolotu składa się z turboodrzutowego silnika RD-45 ze sprężarką odśrodkową.

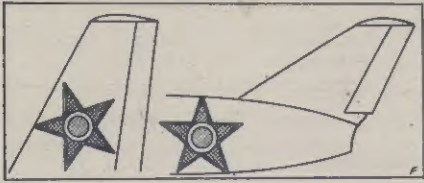
Doświadczalny samolot „MiG-15” wykonał pierwszy lot 30 grudnia 1947 roku. Piloci oblatywacze samolotu „MiG-15”, Bohater Związku Radzieckiego I. T. Iwaszczenko,



WĘGRY

Znak umieszczony na węgierskich samolotach wojskowych ma postać czerwonej pięcioramiennnej gwiazdy obramowanej żółto, w środku której umieszczony jest biały pierścień. Taka gwiazda znajduje się na płatach, na kadłubie i na usterzeniu pionowym.

Na samolotach cywilnych znakiem przynależności państwowej są litery HA...



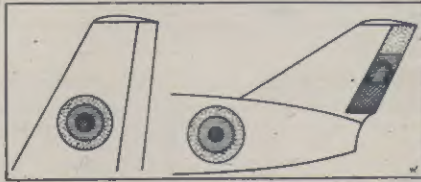
WENEZUELA

Na samolotach wojskowych, na płatach i kadłubie znajduje się znak w formie trzech kół współśrodkowych, z których wewnętrzne ma kolor czerwony, średnie — niebieski, a zewnętrzne — żółty. Ster kierunkowy pomalowany w trzy poziome pasy jednej szerokości — żółty, niebieski i czerwony. Na tle środkowego pasa niebieskiego — półkole z gwiazd.

INŻ. KAZIMIERZ DĄBROWSKI

ZNAKI ROZPOZNAWCZE SAMOLOTÓW (6)

Samoloty cywilne noszą oznaczenie YV...

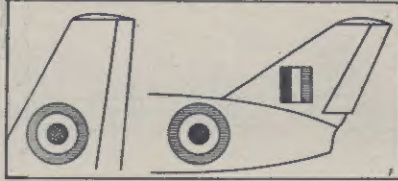


WIELKA BRYTANIA

Przynależność państwowa samolotów RAF (Królewskich Sił Powietrznych) oznaczona jest trzema

współśrodkowymi kołami: czerwonym, białym i niebieskim. Znak taki znajduje się na kadłubie i płatach. Na stateczniku pionowym widnieje prostokąt, podzielony na trzy pionowe pasy w kolorach czerwonym, białym i niebieskim.

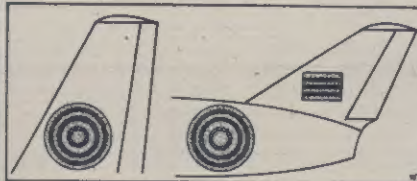
Samoloty cywilne W. Brytanii oznaczane są literowo G...



WIETNAM

Pomarańczowe koło, na tle którego znajdują się trzy współśrodkowe pierścienie koloru czerwonego — oto znak samolotów wojskowych Wietnamu, umieszczony na ich płatach i kadłubie. Na stateczniku pionowym znajduje się pomarańczowy prostokąt, przecięty poziomo trzema czerwonymi liniami.

Co do oznaczenia samolotów cywilnych brak jest danych.

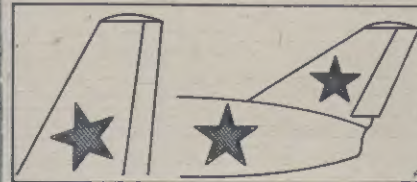


ZSRR

Na samolotach wojskowych Armii Radzieckiej przynależność państwowa oznaczana jest przez czerwoną pięcioramienną gwiazdę, obramowaną wąskim białym paskiem. Gwiazda umieszczona jest na płatach, kadłubie i usterzeniu kierunkowym (pionowym).

Samoloty cywilne mają oznaczenie grupą literową CCCP i numerem kolejnym.

W podanym wyżej przeglądzie znaków wojskowych i oznaczeń cywilnych nie podano wszystkich krajów świata, gdyż nie o wszystkich uzyskaliśmy informacje, jak znaku-



NIEBIESKI — NIE CZERWONY

W opisie znaków rozpoznawczych samolotów USA (SP-39) podano mylnie, że pięcioramienna gwiazda znajduje się na tle czerwonej kołowej tarczy. Powinno być — na tle NIEBIESKIEJ, kołowej tarczy. Następnie — dwa prostokątne białe pola obramowane są z trzech stron nie czerwonym paskiem, a NIEBIESKIM. Przez środek pół biegnie natomiast pasek CZERWONY, a nie niebieski, jak błędnie podano w opisie. Za omyłkę tę przepraszamy Czytelników.

ją swe samoloty wojskowe, a poza tym nie wszystkie te państwa posiadają lotnicze siły zbrojne. Listę tych państw (lub kolonii państw imperialistycznych) podajemy poniżej, zamieszczając jednocześnie znaki literowe samolotów cywilnych tych państw. Lista ta zamyka nasz przegląd, rozpoczęty w Nr 34 „Skrzydlatej“:

Austria — OE...
Albania — ZA...
Costa Rica — TI...
Curacao — PS...
Islandia — TF...
Jemen — YE...
Kolonie Portugalskie — CR...
Liberia — LI...
Luxemburg — LX...
Maroko — CN...
Monaco — CZ...
Nowe Hebrydy — YJ...
Panama — RX...
Saudi Arabia — SA...
Sudan — SN...
Surinam — PZ...

Szybownictwo ZAGRANICĄ

JUGOSŁAWIA. 19 maja br. oblatany został prototyp pierwszej macedońskiej konstrukcji szybowcowej „Ilindenka”. Twórcą tego wysokowydajnego szybowca jest inż. Milosz Ilcz, jeden z konstruktorów znanej dwumiejscówki „Kosava”.

Budowę prototypu „Ilindenki” przeprowadzili zakłady „20 maj” w Skopje. Pilot Slavko Dimitrovski, który oblatywał prototyp i kontynuuje dalsze loty doświadczalne, stwierdził poprawną stateczność i bardzo dobrą zwrotność szybowca. Czas przerzucenia „Ilindenki” z zakreśtu o przechyleniu 45° w zakreśtu w stronę przeciwną wynosił zaledwie ok. 2 sekundy.

(Aerosvet)

SZWAJCARIA. Pierwszym pilotem szwajcarskim, który uzyskał pełną dyamentową odznakę, jest Hans Nietlisbach. Zdobył on ostatni warunek, wykonując w dniu 6 czerwca br. przelot odcinka długości 530 km, na trasie La Heutte (k. Berna) — Beziers (pd. Francja, blisko granicy hiszpańskiej). Przelot wykonany został na szybowcu „Sky” (konstr. angielskiej) i trwał pełne 10 godzin(!) co jest swego rodzaju osobiwością w skali światowej. Wynik Nietlisbacha jest nowym szwajcarskim rekordem w przelocie otwartym.

(Schweizer Aero-Revue)

CZECHOSŁOWAKIA. Na lotnisku w Presowie odbyło się przekazanie daru organizacji SVAZARM dla szybowców radzieckich, w postaci szybowca akrobacyjnego „Lunak”. Z ramienia DOSAAF przybyła do Presowa 5-osobowa delegacja, w skład której wchodził m. in. Bohater Związku Radzieckiego M. W. Lewin oraz mistrz sportu, szybownik Szapoznikow. Delegacja przyjechała z Moskwy samolotem AN-2. Stronę czeskosłowacką reprezentowali przedstawiciele Komitetu Centralnego SVAZARM, a także konstruktor „Lunaka”, znany szybownik Karel Dlouhy oraz mistrz Czechosłowacji w szybownictwie Jaroslav Kumpost, który zademonstrował szybowiec w powietrzu.

Trzydniowy pobyt w Presowie pozwolił Szapoznikowowi na zapoznanie się z pilotażem „Lunaka” i innych szybowców czeskosłowackich. Pobyt delegacji radzieckiej zbiegł się z przyjazdem węgierskiej drużyny piłkarskiej. Na część obu delegacji wydany został bankiet, który przetrwał się w manifestację międzynarodowej solidarności sportowców. Zorganizowano również wycieczkę do przełęczy dukielskiej, gdzie zwiedzono pobożnikowskie pamiętniki walk o wyzwolenie Czechosłowacji. Następnego dnia delegacja radziecka wystartowała w drogę powrotną do Moskwy. Wraz z nią na holu za AN-2 odleciał „Lunak”, pilotowany przez Szapoznikowa.

(Kridla vlasti)

SZWAJCARIA. Emigrant szwajcarski Otto Schwarzenberger ustalił w USA nowy rekord swego kraju w przelocie docelowym, uzyskując odległość 415 km. Lot trwał 6½ godzin, co odpowiada szybkości przelotowej 64 km/h.

(Schweizer Aero-Revue)

Radziecki myśliwiec odrzutowy, duma konstruktorów i robotników wielkiego Kraju Rad, przedmiot zazdrości i podziwu fachowców na Zachodzie.

S. N. Anochin i inni, wspólnie z grupą inżynierów w niezwykle krótkim czasie wykonali ogromną pracę w zakresie wszechstronnego wypróbowania nowego odrzutowego samolotu myśliwskiego. Samolot „MiG-15” posiadał nieprzeciętne zalety. Jego prędkość pozioma i pionowa przewyższała wszystkie wyniki osiągnięte w przeszłości. Już pierwsze próby w locie samolotu „MiG-15” dały bardzo dobre wyniki.

Z chwilą uruchomienia produkcji tego samolotu myśliwskiego lotnictwo radzieckie otrzymało bardzo prosty w eksploatacji samolot odrzutowy, posiadający wysokie zalety lotno-taktyczne.

Należy wspomnieć o jeszcze jednym radzieckim odrzutowym samolocie myśliwskim. Równocześnie ze zbudowaniem „MiG-15” grupa konstruktorów pracująca pod kierownictwem E. A. Lawoczkina zakończyła pracę nad zbudowaniem i wypróbowaniem samolotu myśliwskiego „La-15” z silnikiem RD-500. Był to jednomiejscowy metalowy górnopłat zaopatrzonego w podwozie trójkolowe. Podobnie jak „MiG-15”, samolot „La-15” posiadał hermetyczną kabinę, wyrzucany fotel, hamulce powietrzne i klapy

dla zmniejszenia prędkości lądowania.

Wysokie umieszczenie skrzydeł pozwoliło na chowanie całego podwozia do kadłuba. Dalo to pewne zmniejszenie rozstawienia kół. Wysokie własności aerodynamiczne skrzydła samolotu „La-15” zostały osiągnięte przez zastosowanie konstrukcji jednodźwigarowej z pokryciem pracującym.

Należy podkreślić, że ze wszystkich istniejących samolotów myśliwskich ze skosem skrzydeł „La-15” posiadał najmniejszy ciężar w locie, co pozwoliło osiągnąć, przy dużo słabszym silniku niż w „MiG-15”, podobne charakterystyki lotno-taktyczne.

Rozwój myśliwskiego samolotu odrzutowego w obecnym czasie prowadzi do udoskonalenia danych lotno-taktycznych tej klasy samolotów, ogromnie zwiększając ich możliwości bojowe.

Szerokie zastosowanie aparatury radiotechnicznej i automatycznej w poważnym stopniu rozszerza możliwości lotnictwa myśliwskiego.

Radzieccy konstruktorzy lotniczy wykonując zadania postawione przez Partię i Naród budują coraz doskonalsze samoloty odrzutowe, wzmacniając w ten sposób siłę obronną Ojczyzny.



1 miejsce — Jerzy Piotrowski
z Aeroklubu Warszawskiego.



2 miejsce — Zdzisław Jarończyk
z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.



3 miejsce — Jan Kozłowski
z Aeroklubu Śląskiego.

JUNIORZY STARTUJĄ W WARSZAWIE

Fotoreportaż specjalny B. Koszewskiego
z I Samolotowych Mistrzostw Polski
w kategorii juniorów



Główny sędzia Mistrzostw Tadeusz Rejniak w rozmowie z pilotami Aeroklubu Warszawskiego — zwycięzcą Piotrowskim (w środku) i Wesołowskim (zdjęcie powyżej — z lewej). Na zdjęciu powyżej z prawej — strzelanie z broni małokalibrowej.



ZWYCIĘZCA I KONKURENCJI II SPAD MP

JERZY Koss po wywołaniu rozpoczynając naukę w Gimnazjum i Liceum w Warszawie. Jednocześnie pracuje zawodowo w Elektrotechnicznych Zakładach Kolejowych. Na krótko przed egzaminami dojrzałości zostaje powołany do wojska. Odbywając służbę wojskową kończy Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych. Po zdjęciu munduru rozpoczyna pracę jako radiotechnik w P.L.L. „Lot”. W tym właśnie czasie kończy teoretyczny kurs spadochronowy. Następnie pod kierunkiem instruktora Witolda Tracza wykonuje w 1953 r. dziesięć skoków z samolotu. W rok później kończy kurs doskonałości dla instruktorów spadochronowych w Lublinie. W niedługim czasie rozpoczyna pracę jako instruktor spadochronowy Aeroklubu Warszawskiego. Jurek Koss wykonał dotychczas 90 skoków, ma 26 lat, jest członkiem organizacji rezerwowości, a na II Spadochronowych Mistrzostwach Polski pełnił funkcję kapitana drużyny.

— Jak oceniasz swoje zwycięstwo w I konkurencji?
— Odniosłem je dzięki dwóm dość równorzędnym skokom w granicach 10 metrów od środka koła, chociaż skok z wysokości 600 m był zawsze moim słabym punktem. Jestem pewniejszy w skokach z większej wysokości.

— Co sądzicie o atmosferze mistrzostw?
— Jestem zbudowany koleżeńską, życzliwą, nawiązywałem miłym nastrojem. Wszyscy chętnie dzielą się swoimi spostrzeżeniami oraz pożytecznymi doświadczeniami. Chciałabym każdemu zależeć zwycięstwo, jednak w razie potrzeby jeden drugiemu nie odmawia pomocy.

— A może kilka słów o zawodnikach?

— Dużym osiągnięciem II Spad MP jest udział wielu młodych skoczków. Mało jest wśród nas dziewcząt. Sądzę, że należałoby stworzyć w przyszłym roku oddzielną klasyfikację dla kobiet. Zdanie to podziela większość kolegów. W innych dziedzinach sportu mamy niemal wszędzie do czynienia z podziałem na odrębne klasyfikacje — mężczyzn i kobiet. Tym bardziej należałoby go stosować w sporcie spadochronowym, który wymaga od skoczków dużej kondycji (fizycznej) ale różnej dla kobiet i mężczyzn. Na razie nie ma nas jeszcze na to aby wywalczyć z każdej jednostki drużyny kobietę, lecz stąd nas, aby w przyszłym roku kadry zespołu wysłały na mistrzostwa składający się z czterech osób: trzech mężczyzn i jednej kobiety.

— Czy obecny regulamin należałoby uzupełnić nowymi konkurencjami? Mam na myśli następne mistrzostwa?
— Oprócz dotychczasowych, trzecia konkurencja uzupełniłaby drugim skokiem, który zapobiegałby przypadkowości i jest sprawdził, umiejętność skoczka. Ponadto wprowadzić dwa skoki 2 200 m oraz dwa skoki w pocy na celność lądowania z wysokości 600 m lub 1 000 m.

— Tak się złożyło, że jesteśmy równocześnie kapitanem drużyny warszawskiej, która zajęła pierwsze miejsce w tej konkurencji. Proszę więc powiedzieć naszym Czytelnikom co złożyło się na Wasze zwycięstwo?
— Dobrze wszystko obliczyliśmy przed startem i skoki nasze były na ogół celne. Uważam, że do zwycięstwa naszej drużyny przyczyniła się przede wszystkim, oprócz przygotowania, zdrowa ambicja sportowa.

MAL



Spadochroniarze skaczący w pierwszej kolejności słuchają omówienia komunikatu meteo Kierownika Sportowego Mistrzostw Tadeusza Litwińskiego.



Spadochronowy Mistrz Polski na rok 1954 Jerzy Wójcik skakał na spadochronie wyczynowym konstrukcji Zbigniewa Chronika SW-2.

ZASŁUŻONE ZWYCIĘSTWO WARSZAWIAKÓW



W Mistrzostwach wzięły udział również spadochroniarze. Stoją od lewej: Antonina Chmielewska z Aeroklubu Krakowskiego, Maria Zak z Aeroklubu Wrocławskiego, Wanda Sztajn z Aeroklubu Lubelskiego i Anna Franke z Aeroklubu Gliwickiego.

stwach jest debiutem. Są to w wiek szosci ci skoczkowie, którzy reprezentują najmłodsze pokolenie naszych sportowców spadochronowych

0,5 M OD ŚRODKA KOŁA

GDY pierwsza maszyna zbliżała się nad cel, wszyscy wiedzieli, że będzie skakał Jerzy Kubaczewski. Dyskutowano o tym jaki uzyskał wynik. Wiadomo przecie, że specjalnością Jurka są skoki z wysokości 600 m. Nic też dziwnego, że z niesłabnącym zainteresowaniem obserwowano opadanie Kubaczewskiego. Ten jednak, mimo włożonego wysiłku w kierowanie spadochronem, lądował poza linią koła. To samo spotykało drugiego poznaniaka — Eugeniusza Watrobę. Dopiero Jerzy Koss z Warszawy jako pierwszy tego dnia lądował w kole, osiągając wynik — 9,78 m. Również Tadeusz Szymański z Warszawy lądował w obrębie koła. Zawodnicy Rzeszowa nie mają szczęścia. Jerzy Kowalczyk jako jedyny z drużyny uzyskuje punkty dla Lublina. Następnie dwóch białosoczan lądował w kole, otrzymując za to liczne oklaski od zebranej publiczności.

Zbliżanie się następnego skoczka wywołuje duże zainteresowanie. Jest nim Staszek Jójska z Kielc, który uzyskuje ten wynik bo 3,54 m. Po czterech skokach lądujących za kołem dopiero Henryk Przybyszewski z Olsztyna osiąga odległość 15,0 m. Oprócz Bernarda Kwiatkowskiego z Bydgoszczy, sześciu następnych spadochroniarzy lądował za linią koła. Wreszcie Tadeusz Babiarczy, młody, dobrze zapowiadający się skoczek z Wrocławia — w sytuacji zdawałoby się bez wyjścia mia granicę koła i uzyskuje odległość 22,35 m. Niemal na spracowali się reprezentanci Krakowa — wicemistrz Polski Ludomir Świeżko i Jan Jedruch — którzy z wyjątkiem rekordzisty krajowego

rowanie spadochronem zmieniło zdanie obserwujących. Ambitny warszawianin dopisał swego, lądując za ledwie 50 centymetrów od środka koła. Wywołało to zrozumiałe zadowolenie publiczności.

DRUGA KOLEJKA Z 600 M

PO godzinnej przerwie maszyn jedna za drugą wychodzą w powietrze. I tym razem drużyna Poznania lądował poza obrębem koła. Jerzy Koss zdobywa cenne punkty dla Warszawy. Drużynę Rzeszowa spytka, ponownie niepowodzenie. Dużą ilość punktów dla Lublina zdobywa jeszcze raz Jerzy Kowalczyk, lądując w odległości 2,29 m od środka koła. Znowu następuje seria niecelnych skoków. Dziewięciu spadochroniarzy jeden po drugim spada poza linię koła. Tym razem Przybyszewski otwiera kolejną przepłataną, lecz nieliczną serię skoków do obrotu koła. Wszyscy z niej to młodzi skoczkowie, którzy z uporczywością lądowali w promieniu 30 m od punktu. Podczas drugiego skoku pragnęli oni przewrócić się za niepowodzenia jakie ich spotkały poprzednio. Dlatego teraz dało się zauważyć, że nabrali większej pewności siebie. Do nich należeli Janusz Stachowicz, Jan Walczak, Edward Mikołajczak i Zdzisław Piasecki.

Student Politechniki Wrocławskiej Tadeusz Babiarczy i tym razem lądował w kole. Z drużyny GWKS-u ładne skoki zaprezentował dobrze znany nam skoczek Janusz Szygendowski, obecnie odbywający służbę wojskową. Użył na wynik 5,94 m. Natomiast Jerzy Radomski, również z GWKS — 11,02 m.

Nasi spadochroniarze z zawodów w Bułgarii startujący w końcówce serii skoków, poza Waldemarem Bolotowiczem wypadli bardzo słabo. Mimo, że niemal wszyscy lądowali na wysokości celu, to jednak niestety za linią koła. Po prostu zabrakło im małej poprawki kursu podczas lotu. Wtedy niewątpliwie uzyskaliby ładne wyniki. Każda jeden z ostatnich w tej konkurencji skakał Jan Marczak, od niedawna uprawiający sport spadochronowy. Osiągnął on odległość 6,08 m od środka koła.

SKOKI „NIEEFEKTOWNE”

OGÓLNIIE oceniając I konkurencję należy stwierdzić, że wypadła ona słabo. Powodów można było znaleźć sporo. Przyczyniła się do tego z jednej strony zbytnia pew-



Pierwsza konkurencja obfitowała w niespodzianki. Zmienne warunki meteo sprawiły, że znaleźli się tacy, którzy zamiast w kole lądowali w pobliżu startu. Foto: B. Koszewski (9)

Zwycięzca i konkurencji Jerzy Koss z Aeroklubu Warszawskiego.

ność niektórych zawodników, szczególnie bardziej doświadczonych. W tym przypadku od niektórych spadochroniarzy, a przede wszystkim rekordzistów, można było wymagać ładnych i możliwie precyzyjnych skoków. Nie też dziwnego, że nieudane skoki starszych kolegów nie wpłynęły zbyt mobilizująco na tych, którzy po raz pierwszy brali udział w mistrzostwach.

Z drugiej strony nieszczególne warunki meteo, a przede wszystkim zmienny kierunek wiatru, dość silne podmuchy termiczne oraz niesystematyczne zmienianie litery „T” zgodnie z podawanymi komunikatami meteo — miały również poważny wpływ na niepowodzenia. Należałoby przy tym wspomnieć o



Na SW-2 ląduje zawodnik Aeroklubu Warszawskiego Paweł Lipowczan, ustalając najlepszy wynik pierwszego dnia Mistrzostw — 0,5 m od środka koła.

mało skutecznym sterowaniu spadochronem, a niekiedy nawet mało umiętym opanowaniu techniki lądowania na punkcie.

Porównując obecnie osiągnięte wyniki z zeszłorocznymi, należy stwierdzić, że w tym roku warunki celności skoku są o wiele ostrzejsze, bowiem promień koła został poważnie zmniejszony i jest zgodny z przepisami FAI. Wynosi on obecnie 30 m zamiast 100 m w ubiegłym roku. Również i ta okoliczność tłumaczy tak małą celność poszczególnych zawodników. Dla porównania warto jeszcze dodać, że ci, którzy lądowali teraz poza kołem (z wyjątkiem zaledwie kilku) osiągnęliby z powodzeniem promień zeszłorocznego koła.

W świetle tych kilku nasuwających się na gorąco uwag podczas obserwowania przebiegu I konkurencji nie można pominąć dużego sukcesu drużyny Warszawy, startującej w całości po raz pierwszy w mistrzostwach. Jej młody zespół zademonstrował w czasie rozgrywania konkurencji ambitną walkę sportową godną przykładu. I chociaż trudno przewidywać jak wypadnie on w następnych skokach — jedno jest pewne, że ten zgrany zespół jeżeli ustąpi miejsca skoczkom bardziej doświadczonym, to jednak po uporczywej walce i będzie nadal groźnym przeciwnikiem dla innych drużyn. I jeszcze jedno. Z jego zwycięstwem wiąże się nowy sukces spadochronu wyczynowego „SW-2”, na którym skakali wszyscy młodzi spadochroniarze Warszawy.

TADEUSZ MALINOWSKI



Skacze młody, dobrze zapoznający się skoczek Aeroklubu Tatrzańskiego Jan Marczak, który szkolenie spadochronowe rozpoczął dopiero w ubiegłym roku.



Popularnemu już Pawełkowi Lipowczanowi, nieco skrzywionemu wskutek potłuczenia po swoim pięknym skoku, pomaga w zdjęciu spadochronu kolega klubowy Roman Lewandowski.



Student Politechniki Wrocławskiej, Tadeusz Babiarczyk był jednym z dwóch debiutantów Mistrzostw, którzy w I konkurencji lądowali dwa razy w granicach koła.

WYNIKI I KONKURENCJI — Skok z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania do koła o promieniu 30 m, Białystok — 18 września 1955 r.

Miejsce	Zawodnik	Drużyna	Skoki		Ilość punktów
			I	II	
1	Jerzy Koss	Warszawa	9,76	10,43	40
2	Jerzy Kowalczyk	Lublin	28,49	2,29*	30
3	Paweł Lipowczan	Warszawa	0,50	—	30
4	Henryk Przybyszewski	Olsztyn	17,82	15,00	27
5	Stanisław Sójka	Kielce	3,54	—	26
6	Waldemar Bolotowicz	Warszawa *)	15,04	19,83	25
7	Jerzy Łoboda	Warszawa *)	5,45	—	25
8	Janusz Szygendowski	GWKS	—	5,94	24
9	Jan Marczak	Nowy Targ *)	—	6,08	22
10	Lucjan Kłosowski	Białystok	9,45	—	21
11	Roman Lewandowski	Warszawa *)	10,66	—	19
12	Jan Walczak	Bydgoszcz	—	11,26	19
13	Jerzy Radomecki	GWKS	—	11,92	18
14	Zdzisław Plasecki	Stalino	—	13,18	17
15	Zdzisław Balcerski	Łódź	16,74	—	13
16	Bogdan Szmidt	Łódź	—	17,41	13
17	Tadeusz Babiarczyk	Wrocław	22,35	26,79	11
18	Bernard Kwiatkowski	Bydgoszcz	19,12	—	11
19	Edward Mikołajczyk	Salinogród	—	20,34	10
20	Zygmunt Czerwiński	Kraków	21,10	—	9
21	Ryszard Ożarowski	Białystok	22,91	—	7
22	Tadeusz Szymański	Warszawa	28,85	—	1
23	Janusz Stachowicz	Olsztyn	—	29,18	1

Pozostali zawodnicy nie uzyskali żadnych punktów.

*) Startujący tylko w klasyfikacji indywidualnej.

Spotkania i rozmowy

Zdolny uczeń świetnych nauczycieli

REWELACJĄ w kategorii modeli na uwięzi (2,5 cm³) na zawodach we Vrchlabi okazał się Czechosłowak Jarosław Koci. Wysoki, dwudziestoletni blondyn o okrągłej twarzy i niebieskich oczach jest uczniem Husicki i Sladky'ego. Mieszka w Brnie, gdzie pracuje w laboratorium modelarskim SVAZARM-u. Pochodzi spod Karwiny, umie dość dobrze po polsku. Do 1950 roku budował tylko modele szybowców, dopiero z chwilą przybycia do Brna zainteresowanie swe skierował na modele na uwięzi, w czym wydatnie pomógł mu Husicka. Koci ukończył 4 klasy szkoły średniej i 2 zawodowej, ucząc się w tej ostatniej na tokarza.

Oczywiście, będąc związany pracą w laboratorium modelarskim mógł pod kierunkiem tak doskonałych modelarzy jak Husicka i Sladky dojść do wspaniałych osiągnięć, czego najlepszym dowodem jest wynik we Vrchlabi — 190,523 km/h.

Zapytałem go o wrażenia z IV MZML.

— To jest mój debiut w reprezentacji — mówi. — Trenowałem przed zawodami stosunkowo mało. Najbardziej bałem się Becka, który na treningu „wyciągał” 174 km/h. Gajewski nie był specjalnie dla mnie groźny — loty treningowe jego modelu wahały się w granicach 180 km/h. Więcej liczyłem się z Jugosłowianinem Fresl'em, którego model „wyciągał” przed konkurencją prędkości 170—180 km/h.

— A jakie macie zdanie o innych konkurencjach?

— Radoczi zwyciężył w szybowcach zupełnie zasłużenie — ciągnie dalej Koci. — Nasz Horyna zresztą też był dobry. Jego model latał pięknie. Na poziomie był Kmooh, tylko we Vrchlabi miał pecha. Bardzo wysoki poziom pokazano w modelach z napędem gumowym. Cóż, Niestoż miał wyraźnie pecha. W modelach silnikowych liczyłem raczej na Zigic'a. Loty jego modelu były czyste i wyrównane, chociaż i ten zawodnik miał pecha. Mimo dużej rutyny w imprezach zagranicznych denerwował się jednak bardzo.

— Polacy mieli we Vrchlabi wyjątkowego pecha. Model Wesołowski jest ładnie wykonany. Deszcz

Byłbym uczestnikiem Międzynarodowych Zawodów Modelarskich w Czechosłowacji, przesyłam pozdrowienia Czytelnikom czasopisma „Skrzydła Polska” i życzę sportowcom polskim sukcesów w sporcie modelarskim.

Zach Kocinych СССР
спортсмен 1-й разряда

Иванников

Będąc uczestnikiem Międzynarodowych Zawodów Modelarskich w Czechosłowacji, przesyłam pozdrowienia Czytelnikom czasopisma „Skrzydła Polska” i życzę sportowcom polskim sukcesów w sporcie modelarskim.
Członek ekipy ZSRR
Sportowiec 1 klasy
IWANNIKOW

wpłynął chyba na słaby wynik. Silniczki w modelach Steca nie są nadzwyczajne. Widać wyraźnie, że nie ma u niego zgrania silniczka z modelem, a poza tym za bardzo dał się ponieść nerwom. W ogóle — nie macie dobrych silniczków, co szczególnie dało się zauważyć w kategorii modeli na uwięzi.

Pozdrowienia dla naszych modelarzy przekazuje Koci na piśmie — w postaci autografu.

Rekordzista świata z Frunze

SPOTYKAŁEM go często na lotnisku w słomkowym kapeluszu. Na pocętkowanej piegami twarzy widniał zawsze rozbrajający uśmiech, który zjednywał mu sympatię otoczenia. Jasne włosy potyskiwały czasami w słońcu rudawym i złotym odcieniem. Mówił niskim, śpiwnym głosem.

Nazywa się Iwan Iwanowicz Iwannikow. Ma 30 lat. Jest żonaty i ma czteroletnią córeczkę. Mieszka w mieście Frunze, które znajduje się w Kirgiskiej Socjalistycznej Republice Radzieckiej. We Vrchlabi był rewelacją w modelach odrzutowych, a jego wynik — 275 km/h nie tak prędko zostanie wyprzedzony z tabeli rekordów świata. Jest on zdolnym uczniem i godnym następcą Wasilczenki.

Iwanikowa spotykam w kwatery radzieckiej. Dłubie coś przy

swoim modelu. Jest właściwie zajęty, ale chętnie ze mną rozmawia.

Modelarstwem zajmuje się on od roku 1938. Był wtedy akurat uczniem 6 klasy dziesięciolatk, kiedy rozpoczął pracę w modelarni. Budował wszystkie typy modeli, nawet zdalnie sterowane. Odrzutowcami zajmuje się od trzech lat. W 1953 roku zajął m. in. pierwsze miejsce w zawodach wszechzwiązkowych, zdobywając puchar im. K. Ciołkowskiego. Jest z zawodu technikiem samochodowym, ale obecnie — zresztą od niedawna — pracuje etatowo w miejscowym aeroklubie jako instruktor i wykładowca. Jest sportowcem 1 klasy.

— Tu we Vrchlabi — odpowiada na moje zapytanie — sporo modeli latało bardzo ładnie. Takie spotkania trzeba organizować. Dają one dużo doświadczenia. Model Zawala ładnie latał na treningu, ale w konkurencji zupełnie zawiódł. W porównaniu z zeszłym rokiem poziom modelarstwa podniósł się znacznie, dlatego też i wyniki tegoroczne były lepsze. W pewnych kategoriach co prawda widać było wyraźnie brak treningu u niektórych zawodników. Muszę przyznać, że spodziewałem się lepszych rezultatów od Sladky'ego i Horvath'a. Byli oni tu jednak słabi. Modelarzem polskim pragnę przekazać serdeczne pozdrowienia. Życzę im dużo sukcesów. Muszą jednak jeszcze solidnie popracować, aby je osiągnąć.

Jerzy R. Konieczny

Всем участникам Всесоюзных соревнований по моделированию самолетов и ракет, которые проводились в г. Врхлаби, желаю успехов и побед.

Иван Кочин

Wszystkim Czytelnikom Waszego lotniczego i modelarskiego pisma zasylam wiele pozdrowien z Międzynarodowych Zawodów Modelarskich. Życzę dużo sukcesów przy rozwoju modelarstwa lotniczego w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.
JAROSŁAW KOCI

Naukowy ośrodek modelarstwa w Krakowie

Wojewódzka Rada Modelarstwa Lotniczego w Krakowie na zebraniu w dniu 21. IX. 55 r. podjęła zobowiązanie z okazji Tygodnia LPŻ i Dnia Wojska Polskiego — zorganizowania przy Modelarni Wojewódzkiej w Krakowie (Rynek Główny 6) Naukowego Ośrodka Badawczego Modelarstwa lotniczego, skutecznego i lądowego. Wobec braku opracowań szeregu zagadnień z dziedziny modelarstwa — zadaniem Ośrodka będzie działalność w tym zakresie. W Ośrodku pracować będą członkowie Wojewódzkiej Rady Modelarstwa oraz dokoopowani wybitni modelarze województwa. Otwarcie Ośrodka nastąpi w Tygodniu LPŻ.

KTO ZNALAZŁ ODZNAKĘ MODELARSKĄ?

Unieważnia się Złota Odznaka Modelarska Nr 11, przyznana Janowi Buremu z Poznania. Odznaka ta została zgubiona w dniu 5.9.55 w czasie trwania XX OZML. Znalazca proszony jest o dostarczenie odznaki właścicielowi lub Sekcji Modelarskiej ZG LPŻ w Warszawie. J. Bury

MODELARSTWO NA ŚWIECIE

SZWAJCARIA. W czasie ostatnich zawodów modeli latających, które odbyły się w czerwcu br. w Biere osiągnięto następujące wyniki:

Modele szybowców A-2: 1) A. Masson (suma 5 lotów — 636 sek), 2) R. Stamm (495,3 sek), 3) J. Barraud (467,2 sek), 7) H. Heller (384,4 sek). **Modele z napędem spalinowym:** 1) M. Bodmer (457 sek), 2) M. Griesbacher (415,1 sek), 3) F. Ramseier (335,1 sek). **Modele szybowców bezogonowych:** 1) R. Stamm (240,4 sek), J. Barbey (144 sek).

Podczas ogólnokrajowych zawodów modeli wodnosamolotów jakie miały miejsce w czerwcu br. w Luzern uzyskano wyniki: **Modele z napędem gumowym:** 1) K. Raggenbass (171 sek), 2) A. Bickel (142 sek), 3) Schmid (139 sek). **Modele z napędem spalinowym** (czas pracy silnika — 15 sek): 1) H. Bühler (334 sek), 2) M. Strahm (227 sek), 3) G. Zaugg (223 sek).

W V krajowych zawodach modeli zdalnie sterowanych w Luzern zwyciężył w kategoriach modeli szybowców oraz modeli z napędem i sterowaniem jednokomorowym — A. Bickel. W zawodach brało udział 14 modeli (zgłoszono — 18).

(Schweizer Aero-Revue)

MONACO. W maju br. odbyły się Międzynarodowe Zawody Modeli Wodnosamolotów z udziałem 7 krajów (Monaco, Szwajcaria, Włochy, Jugosławia, Francja, NRF i Saara). W kategorii modeli z napędem spalinowym zwyciężył H. Mor-

scheck (NRF), w gumówkach — H. Navarro (Monaco).

(Aeromodeller, Thermik)

JUGOSŁAWIA. W czerwcu br. odbyły się w Zagrzebiu Międzynarodowe Zawody Modeli Latających z napędem spalinowym. Zwyciężyli Jugosłowianie Nesić i Rancin przed Niemcami i Francuzami.

(Aeromodeller)

WIELKA BRYTANIA. W tegorocznych zawodach ogólnokrajowych uzyskano następujące wyniki:

Modele szybowców A-2: 1) D. Painter (12 min), 2) D. Latter (10 min 42 sek), 3) M. Aspinall (10 min 19 sek).

Modele z napędem gumowym: 1) R. North (12 min + 9 min 12 sek), 2) E. Bennett (12 min + 8 min 52 sek), 3) G. Upson (12 min + 5 min 49 sek).

Modele z napędem spalinowym: 1) K. Rowsell (12 min), 2) D. Posner (11 min 52 sek), 3) I. Harrison (11 min 14 sek).

Modele na uwięzi: 2,5 cm³ — 1) P. Wright (152 km/h), 5 cm³ — 1) D. Powell (203 km/h), 10 cm³ — 1) R. Davenport (234 km/h), odrzutowe — 1) P. Russell (210 km/h).

(Aeromodeller)

NIEMIECKA REPUBLIKA FEDERALNA. Lotnicze Towarzystwo Naukowe przyznało tegoroczną nagrodę im. Ludwiga Prandla w wysokości 3 000 DM. miejskiej szkole średniej w Minden (Westf) oraz szkołom średnim w Munster i Waten-scheid.

Nagrodą imienia znanego aerodynamika L. Prandla jest przyznawana co roku w wysokości 5 000 DM za najlepsze osiągnięcia w całorocznej pracy szkół w dziedzinie fizyki lotu w oparciu o modelarstwo lotnicze.

(Thermik)

Międzynarodowe zawody modeli zdalnie sterowanych



Na zdjęciach — wyżej: Belg dr Go-beaux, zwycięzca tegorocznych zawodów w Essen — Mülheim (NRF). U dołu: Obserwatorzy radiocy pod czas rozmowy z zawodnikami szwedzkiemi.
(Teknikens Värld)

Do końca okresu szkoleniowego zostało niewiele czasu. Walka o plan i Sztandar Przechodni Zarządu Głównego ZMP przybiera na sile w większości aeroklubów. Aerokluby Łódzki i Bielsko-Bialski walczą o czołową pozycję, tuż za nimi finiszują aerokluby Białostocki i Olsztyński. Nie rezygnuje ze zdobycia I miejsca Aeroklub Warszawski, a przodujący w ubiegłych latach Aeroklub Ostrowski walczy zawzięcie z Aeroklubem Głiwickim o to, aby nie być na ostatniej pozycji.

Jedynie tow. Tański — kierownik Aeroklubu Szczecińskiego i tow. Gołębiowski — kierownik Aeroklubu Robotniczego II nie chcą ujawnić wyników pracy swych klubów we współzawodnictwie i żadne łagodne środki w rodzaju przypomnień i monitów nie potrafią zachęcić ich do przysyłania sprawozdań. Być może, że towarzysze ci chcą sprawić wszystkim niespodziankę przy klasyfikacji końcowej lub może obliczenie dotychczasowych wyników sprawia im zbyt wiele trudności. Ponieważ jednak czytelników bardziej interesują cyfry niż domysły, a wykonanie poleceń służbowych obowiązuje również tow. Tańskiego i tow. Gołębiowskiego, redakcja „Skrzydlatej” przypuszcza, że kierownicy ci pracując w ten sposób umiejętniej współzawodniczą... o karę po „linii służbowej” aniżeli o Sztandar Przechodni ZG ZMP.

Rady i kierownicy aeroklubów powinni zwrócić większą uwagę na dokładność i prawidłowość obliczeń ilości zdobytych punktów. Na przykład ostatnia kontrola w Aeroklubie Olsztyńskim wykazała, że tow. Rębowski i tow. Sitarski, aby wykonać plan ilości startów na szybowcach szkolnych i przejściowych (na których piloci aeroklubu nie latają), zaliczyli do tej rubryki ilość startów na szybowcu dwumiejscowym (na tym typie szybowca aeroklub wykorzystał sześć razy więcej rezerwu niż miał przyznane), a liczba pilotów wyszkolonych do III klasy została obliczona na „oko”, oczywiście w sposób wybitnie zwiększający ilość zdobytych punktów.

Powracając do tabeli wyników należy stwierdzić, że aerokluby najlepiej realizują plan na odcinku spadochronowym, lecz i tu stosunkowo za mało uwagi poświęcają szkoleniu podstawowemu, a przede wszystkim wykonują skoki treningowe, ponieważ trening wymaga zawsze mniejszego nakładu pracy niż szkolenie skoczka od podstaw. Na takie ułatwienia szczególnie wy-

rażnie poszedł Aeroklub Robotniczy I, Aeroklub Lubelski i Aeroklub Łódzki.

Dotychczas w szkoleniu spadochronowym prowadzi Aeroklub Łódzki przed Wrocławskim, lecz do końca okresu szkoleniowego mogą zająć tu jeszcze poważne zmiany, ponieważ czasokres szkolenia skoczka jest krótki i opóźnione aerokluby mają jeszcze pełną możliwość nadrobienia opóźnień w wykonaniu planu lub dołączenia do czołówki.

W szkoleniu szybowcowym jedynie aerokluby: Bydgoski, Warszawski, Białostocki i Bielsko-Bialski w równomierny i należyty sposób realizują plan szkolenia, nie też dziwnego, że prowadzą w tabeli. Aeroklub Olsztyński zdobył dużą ilość punktów, lecz pracował niezgodnie z obowiązującym go planem, szkoląc pilotów do klasy III na drogim szybowcu dwumiejscowym i nie eksploatując zupełnie szybowców do tego celu przeznaczonych.

Najbardziej niepokojącym zjawiskiem w szybownictwie jest to, że przyznane aeroklubom godziny rezerwu szybowcowego niezbędne do wykonania planu awansu i planu wyczynów są przez aerokluby zużywane nadmiernie w stosunku do wykonania planów awansu. Świadczy to o tym, że kierownicy wyszkolenia i starsi instruktorzy szybowcowi nieumiejętnie kierują procesem szkolenia, pozwalając na bezproduktywne wylatywanie godzin nad lotniskiem. Sytuacja taka szczególnie jaskrawo występuje

w Aeroklubie Gdańskim, który przekroczył przyznany mu rezerwu, a w ogóle nie wykonał planu awansu. Podobnie lecz nieco mniej jaskrawo dzieje się to w Aeroklubie Poznańskim, Robotniczym I, Lubelskim i Krakowskim.

Wygodnictwem instruktorów i brakiem kontroli ze strony kierowników wyszkolenia i kierowników aeroklubów: Gdańskiego, Krakowskiego, Podkarpackiego, Robotniczego I, Łódzkiego i Olsztyńskiego można tylko wytłumaczyć fakt odstawienia w najdalszy kąt hangaru szybowców szkolnych i przejściowych.

W szkoleniu samolotowym bezsprzecznie przoduje Aeroklub Łódzki i Bielsko-Bialski. Dobre wyniki mają aerokluby: Kielecki, Olsztyński, Białostocki, Lubelski i Stalinogrodzki. Ogromny wysiłek włożył w szkolenie samolotowe Aeroklub Warszawski, lecz niedostateczna ilość instruktorów w tym klubie nie pozwala na pełną realizację planu.

Podsumowując rezultaty współzawodnictwa za miniony okres czasu trzeba stwierdzić, że te aerokluby, które wysunęły się na czoło w punktacji — nie mogą spoczywać na laurach, gdyż ostatnie słowo jest jeszcze do powiedzenia. W pozostałym okresie 6 tygodni mogą zająć poważne zmiany w klasyfikacji aeroklubów, tym bardziej, gdy do punktacji zostaną doliczone punkty premiowe.

ANDRZEJ JANKOWSKI



Foto: B. Koszewski

Wyniki współzawodnictwa pomiędzy aeroklubami za okres od 1 do 31 sierpnia 1955 roku

Aeroklub	Spadochronowe			Szybowcowe									Samolotowe					Razem punktów	Uwagi
	Wyszkolenie do klasy III	Skoki treningowe	Razem	Starty na szybowcach szkolnych i przejściowych	Wylatane godziny	Starty na wyciągarce	Wyszkolenie do klasy			Przeloty	Przewyższenia 3000 m	Razem	I eskadra	Program 50 h	II eskadra	Trening	Razem		
							III	II	I										
Białostocki	223,6	98	321,6	99	158	131,6	105,7	152	—	—	—	210	287	197,6	161,6	857,2			
Bielsko-Bialski	255,9	157,4	413,3	36,9	216,4	59,5	96,6	87,5	—	139,4	—	635,8	240	276	400	144,4	1 060,4	2 109,5	
Bydgoski				92,1	167,4	111,4	190,4	112,5	25	242,9	20	861,6							
Gdański				4,1	265,2	121,3	—	25	—	104,4	—	520							
Głiwicki	115	99,2	214,2	13,5	54	23,6	—	—	—	8	—	99,1	98,6	145	61,6	76	371,2	684	
Kujawski	255	136	391	109	174	91	86	25	—	114	10	609	237	—	292	132	661	1 661	
Kielecki	144	210	354	38,6	146,8	89,3	75	33,3	—	191,4	5	570,4	362	196,5	375,8	65	999,3	1 923,7	
Krakowski	105	52	157	19	120	57	—	40	—	—	—	376	159	314	172	64	709	1 242	
Podkarpacki	247,5	230,2	477,7	20,3	61,6	47,7	28,1	83	—	44,2	10	294,9	155,4	370,5	56,4	73,2	656,1	1 428,7	
Lubelski	54	256	310	30	150,4	56	13,5	15	—	118	—	412,9	204	403	132,6	138	877,6	1 604,5	
Robotniczy I	60	224	284	5,5	204	35	19	25	25	306	5	624,5	190	275	—	76	541	1 449	
Łódzki	238,2	526	764,2	12,5	196	77	30	36	—	254	25	625,5	207,6	365	648,8	26,8	1 248	3 637,7	
Olsztyński	201	148	349	0,7	310	108	52,5	100	25	174	5	775,2	189	—	620	60	869	1 993,2	
Ostrowski	120	29,6	149,6	18,5	72,4	21,4	7,5	85,7	—	94	—	299,5	240	—	84,4	66,8	390,2	833,3	
Poznański	120	298	418	24,5	148	61	—	50	25	112	—	420,5	138	230	70	64	502,4	1 340	
Rzeszowski	138	134	272	52,5	178	117	75	50	—	124,6	5	602,1	249	460	—	—	709	1 583,1	
Robotniczy II																			Brak sprawozdania
Stupski				34	165,2	93,1	42,7	50	25	216,6	5	631,6							
Stalinogrodzki	305,4	92,8	388,2	18,3	118,6	94,5	21,5	49,5	25	186,2	—	513,6	186,9	334,5	276,4	73,4	871,2	1 773	
Szczeciński																			Brak sprawozdania
Warszawski	239,4	183,2	422,6	22,8	201	69,1	63,9	120	25	405,2	40	947,1	87,3	270	—	72,6	429,9	1 738,6	
Wrocławski	242,7	275,6	518,3	190,6	106,4	65,2	26,1	10	—	138,8	25	472,1	46,8	167,5	—	—	209,3	1 199,7	



I SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW NA ŻARZE

JESZCZE RAZ PRZEWYŻSZENIA I JESZCZE RAZ... PÓŁ MARATONU

DLUGO głowiło się kierownictwo, jaką by tu konkurencję zaplanować na sobotę, 10 września. Kłopot polegał na dokonaniu wyboru: trójkąt czy ponownie przewyższenia? Spojrzenie na niebo i termometr zdawało się utwierdzać w przekonaniu, że... raczej trójkąt. Pięknie formujące się cumulusy jakby zapraszały szybowników do odbycia łatwej, przyjemnej podróży z Żaru do Radziechowic, stamtąd do Aleksandrowic i z powrotem na Żar. Ot, nic poważnego, głupie 55 km... A może zrobić docel, lub docel-powrót? Na przykład Żar—Bielsko—Żar?

Ciężka jest decyzja kierownictwa. Trójkąt? A jak chłopcy rozsieją się po drodze? Tu w górach nigdy nie wiadomo czy tzw. warunki „na byka” nagle się nie skończą. A może się powtórzy historia z dni 5 i 7 września, kiedy myśl o wykonaniu przelotu po trasie trójkąta okazała się fałszywa? Szkoda byłoby zmarnować dzień, tak jak wtedy.

Szybowce już od dawna stoją na starcie w pogotowiu. Widzę wreszcie prof. Humena, szybko idącego

do swego stanowiska przy szybowcach. Krótka odprawa informacyjna. Ktoś biegnie do nas, do „meteo”. Już wiem: powtarzamy sumę przewyższeń. Ta konkurencja musi się udać, dając jednocześnie pilotom możliwość ponownego wykazania swych umiejętności i zadokumentowania, że poprzednie wyniki w raz już odbytej tego rodzaju konkurencji nie były przypadkowe. Jednym słowem: robimy konkurencję na pewniaka!

I zrobiliśmy. Chłopcy latali bardzo dobrze. O godzinie...

Nie! Nie będę się powtarzał, wyliczając długie godziny i minuty startu poszczególnych zawodników, malując po raz n-ty powab jednych kształtów cumulusów, filuterność wiatru (8-9 m/sek) i odgłosy dobiegające ze startu (...Pilot gotów? Liny? itp.). Nie. Trzeba poszukać nowej formy! Ale jak ją u licha znaleźć? Mózg — trę ręką po łysinie — jakby popadł w drzemkę, konceptu ani śladu... Z rozpaczą przywołuję do życia skromne resztki wygaszonego pięknym żarem intelektu, marszczę brwi (nie pomaga), gryzę ołówek... Nic, kompletnie nic. Ani śladu nowej formy. Czy w ogóle ona istnieje? Z zazdrością i podziwem przypominam sobie dokładne rady i uczone dysputy o rodzajach formy literackiej, drukowane w „Nowej Kulturze”, „Życiu Literackim”... Tak, oni tam wiedzą jak pisać, a ty, paskudziarzu, weź się lepiej... za lotniskę, tak, tak... i popatrz, jak chłopcy radzą sobie w powietrzu.

Przecież to oczywiste. Uspokojony wciśkam papier i ołówek głęboko do kieszeni, reguluję ostrość potężnej lornety. Patrzę.

Latają pięknie. Ile uroku kryje się w samym tylko choćby zespołowym krążeniu kilkunastu szybowców w kominie termicznym, jak wspaniale błyszczą czerwienią lakieru skrzydła „Much”. Gdy pilot położy maszynę w głęboki zakręt... Jak potężne wrażenie robi dekoracja dzisiejszej konkurencji — poroste gęstym lasem zbocza Jaworzyny, z dołu po prawej srebrna wstążka Soły, leciutko zmarszczona tafla jeziora, zamglone zarysy dalekiego Płiska, Baranów! Nie, bracie, nie dasz rady, nie będziesz w stanie opisać niezwykłego piękna jesiennych, rozświetlonych dni na Żarze.

Było już dobrze po godzinie dwunastej, gdy z samego szczytu wieżyczki na „meteo” rozległ się okrzyk: „Mucha” siedzi w żabim kraju! To Kaczmarek, wyczerpawszy siły w walce z kapryśnym noszeniem i własną cierpliwością, „dojrzał” na wielkiej płaszczyźnie łąk u stóp Żaru nad Solą. Ma chłop pecha. Dopiero po jakiejś godzinie wyholował go samolot i znów rzucił na pastwę wiatru, słońca, zbocówki i

termiki, tych wszystkich wynalazków ery szybownictwa. Nie zrezygnował, ambitnie ruszył na swej białej „terce” do walki o wysokość. Znów go widać, jak penetruje zbocza Magurki szukając tajemniczych prądów, któreby go wyniosły wyżej, znów przerzucił się nad Międzybrodzie...

A inni — mają więcej szczęścia. W szklach lornetki miga czarna piętnastka. Sobieszczański. Już drugi raz ostrym nurkiem wytraca wysokość, robiąc przewyższenie. Wkrótce zrobi to po raz trzeci, wykonując w pełni zadanie dnia. Z odległości pół chyba kilometra wwierca się do uszu przenikliwy gwizd powietrza. Warszawiak nie próżnuje, wziął się ostro do roboty, chcąc nadrobić zaległości z poprzednich dni. Pochylony, skurczony w kabinie swej maszyny, zdaje się wyzywać do walki potężne żywioły, tak zazdrośnie broniące swych tajemniczych ruchów.

Licze szybowce znajdujące się w polu widzenia: Sobieszczański, Gołba na jedenastce, Franek Kępka na ósemce, podchodzi do nich Kołodziej na dziesiątce. To cztery. O, jest jeszcze piąty, wysoko, ledwie widoczna szóstka. Pieczewskiego. Ale gdzie jest dwójka, Szykiewicz? Niedawno tu jeszcze był krążąc pracowicie około tysiąca metrów nad Kiczera. Znikł. Uśmiecham się bezwiednie przypominając sobie sylwetkę tego wesołego chłopca, lubianego przez wszystkich kolegów (kawalarz, bardzo wrażliwy, o złotym sercu i... sporej dozie pecha). Pewnie dalej gdzieś szuka lepszych noszeń.

Znalazł się w końcu Jurek Szykiewicz. Nikt nie potrafił powiedzieć skąd. Ot, po prostu ujrzeliśmy go ni stąd ni zowąd krążącego spokojnie w jednym kominie ze swym imiennikiem Michałskim i Heniem Zydzorczakiem, który zjawił się gościnnie na Żarze i próbował wraz z zawodnikami górskiego latania na używanej mu przez kierownictwo „bisówce”. Długo przecierałem szkła okularów: czary, nie czary?

Konkurencję zwyciężył Józek Pieczewski, legitymując się piękną sumą przewyższeń: 4425 metrów. Na drugim miejscu ułokował się Jurek Sobieszczański, na trzecim Przemek Gołba, czwartym miejscem pocieszył się Jurek Szykiewicz. Ci i jeszcze pięciu innych wykonali po trzy przewyższenia, spełniając bez reszty warunki konkurencji. Wśród niesklasyfikowanych (nie uzyskali przewyższeń) znalazł się tym razem Wawrzyniak, Wodzyński, Majewski, Gintrowski, Kaczmarek i Maluty.

Niedziela, jedenasty września. Czy myślicie, że zawodnicy odpoczywa-

li? Nic podobnego. Punktualnie w południe pierwszy szybowiec ruszył ze startu na szybkościowy przelot docelowo-powrotny Kiczera—Magurka o łącznej długości trasy 20 km. Wybaczcie jednak, Czytelnicy, że obszernie nie napiszę o przebiegu tej konkurencji, ponieważ inusiałbym... trochę „bujać”. Wścig widziałem bowiem tylko częściowo, tj. z jednego z punktów kontrolnych trasy, a więc — nie mogę dać całkowitego obrazu tej emocjonującej walki o minuty i sekundy jaka rozgorzała w południe i trwała przez kilkanaście godzin.

Chcąc w sposób skondensowany, a jednocześnie najbardziej prawdziwy powiedzieć coś o historii tego dnia, trzeba by bez wątpienia stwierdzić, że:

1. potwierdził swą klasę Pieczewski, zwyciężając ex equo z Wodzyńskim i osiągając na trasie dobrą średnią prędkość 57,2 km/h;
2. pokazał duże możliwości Wodzyński, latający dotąd nierówno;
3. ujawnili bojowość i zacięcie sportowe Michalski, Sobieszczański, Kołodziej, Szykiewicz i Majewski;
4. zawiódł trochę Franus Kępka, Wawrzyniak i Gołba.

A jak z punktacją po pięciu konkurencjach, zapytacie? O, tu już trzeba z pełnym namaszczeniem przestudiować tabelkę. Konkurencja ta była bowiem ostatnią z przeprowadzonych na Żarze, decydującą o wynikach Mistrzostw.

Słowo o organizacji. Cóż, muszę użyć dwóch: bez zarzutu. Mistrzostwa Juniorów mogą służyć przykładem niezwykle starannej, wprost drobiazgowej pracy ich kierownika, pracy prowadzonej w trudnych warunkach, przy — bądźmy szczerzy — trochę żenującym braku zainteresowania ze strony Zarządu Głównego.

Zabezpieczenie techniczne zawodów na miejscu — wzorowe, godne wielkiej pochwały. (Większość mechaników przeciw do chwili przybycia na Żar miała mgliste pojęcie o specyfice startu z lin gumowych, a jednak w bardzo szybkim czasie, dzięki energii tow. Janicy, potrafiła przystosować się do nowej sytuacji i wypełniać swe obowiązki wzorowo).

Atmosfera sportowa — nie często taką się widzi. Powiem jedno: na pewno godna wielkich tradycji Za-



Zbigniew Girulski reprezentował na Mistrzostwach Aeroklubu Wrocławski. Jako jedyny zawodnik wykonał przelot docelowo-powrotny Żar—Aleksandrowice—Żar, w dniu 9 września br.



Eligiusz Wawrzyniak (Aeroklub Krakowski) zajął 4 miejsce w klasyfikacji indywidualnej. Wyróżniał się wśród kolegów wzorowo opanowaną techniką pilotażu i dużym zacięciem sportowym.

ru. Mocna dyscyplina wśród zawodników, wyrażająca się w pełnym zrozumieniu dążeń kierownictwa imprezy i jak najdalszym ich ułatwianiu.

Praca komisji — (milczę, bo byłem jej członkiem. Niech powiedzą piloci).

I wreszcie — **Wniosek, który mi się najbardziej nasuwa, radosny, tak bardzo budujący nadzieje: MAMY PEŁNĄ ŻYWOTNOŚĆ, ENERGIĘ I SPORTOWEGO ZACIECIA KADRĘ MŁODYCH WYCZYNOWCÓW!** Za mało ich dotąd widzieliśmy, zapatrzeni w „tych pierwszych dziesięciu”. A oni są, jest ich wielu, jeszcze nie dostrzeżonych po aeroklubach. Niewidzialni dotąd „drugi garnitur”, to coś... co nam najwięcej obecnie potrzeba.

NA PUNKCIE KONTROLNYM KICZERA

(Z wrażeń komisarza sportowego)

SZOSTY września — trzeci dzień Mistrzostw. Nad południowym zboczem Żaru tłok: „Muchy” chodzą na żaglu, zarabiając wysokość do skoku na Magurkę lub Kiczere, aby po zameldowaniu się nad jednym z tych dwóch punktów kontrolnych ruszyć w 40-kilometrową drogę, którą można by nazwać „wahadłową”: z Kiczery na Magurkę, stamtąd z powrotem na Kiczere, jeszcze raz na Magurkę... i jeszcze raz na Kiczere. Bo wreszcie są warunki do rozegrania konkurencji, bo wreszcie „bogowie pogody” w meteo na Żarze dogadali się jakoś z siłami przyrody, a te zezwoliły łaskawie na czterokrotny przemarsz „setek” i „terek” między obu szczytami górskimi.

Od 10-tej siedzę z towarzyszem pod wieżą triangulacyjną na łysym czubku Kiczery i pełen emocji obserwuję start na Żarze, odległy stąd o 2 kilometry. Do mego wyposażenia, jako komisarza sportowego na punkcie kontrolnym trasy, należą: lornetka (6-krotna), zegarek, papier i ołówek do zapisywania czasu oraz numerów konkursowych i rejestracyjnych meldujących się nad szczytem szybowców. (Nieurzędowo — trzymam w pogotowiu aparat fotograficzny, w nadziei złapania na obiektyw co fotogeniczniejszych „Much”). Obok wieży, wyłożyliśmy z białych płócien znak rozpoznawczy naszego punktu — krzyż, dobrze widoczny z powietrza.

Szybowce są już wysoko nad startem. Istny rój. Zaczynają meldo-

wać się nad taśmą, wyłożoną tuż obok budynku „meteo”. Słychać stąd dobrze gwizd powietrza rozciętą przez płatami pikujących nad taśmą „Much”. Już, już przelatują, jedna za drugą, i natychmiast... suną w moim kierunku. A więc — najpierw lecą nad moje stanowisko. Jestem gotów na ich przyjęcie.

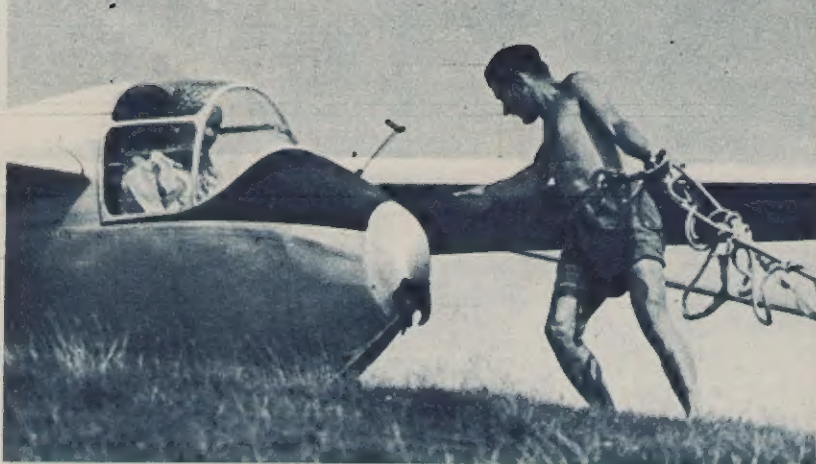
Godzina 12.50. Słońce pali niesamowicie. Leżę na plecach i za wszelką cenę usiłuję opanować wzrastającą emocję. W szklach lornetki ukazuje się wrzecionowaty kształt kadłuba „Muchy”. Prowadzę ją „na celowniku” już z daleka, aby w chwili wykonywania przez maszynę zakreśtu nad krzyżem odczytać numer konkursowy. Gwizd wzmacnia się. Już odczytuję numer: 5. A więc jako pierwszy zameldował się nad punktem kontrolnym na Kiczere Jerzy Michalski, jeden z trójki reprezentantów Aeroklubu Warszawskiego. Szybowiec zatacza przepisywany krąg 540 stopni i wraca w kierunku Magurki, na zachód. Mój pomocnik szybko zapisuje numer i czas przelotu zawodnika. Tuż za Michalskim melduje się 14-ka — Wawrzyniak, za nim Girulski (13-ka).

Wszyscy nalatują w krótkich odstępach czasu. Suną jak szatany nad drugi punkt kontrolny trasy. Trochę denerwuję się — nie wszystkie numery są łatwo czytelne. Nie mam w tej chwili czasu na zastanowienie się dlaczego tak jest. Albo lornetka „do bani”, albo — i to jest bardziej prawdopodobne — numery są źle namalowane na dolnej płaszczyźnie skrzydła.

Dłuższa przerwa. Komentujemy żywo sposób meldowania się dotychczas zanotowanych pilotów. Nie ma właściwie zastrzeżeń, bo robili to na odpowiedniej wysokości (do 600 m nad punktem), z przepisowym przechyleniem maszyny i pełnym okrążeniem znaku.

— Byczo! — krzyczę do kolegi. — Czekamy na następnych!

A następny, o, właśnie już leci. Biała „Mucha-ter” ukazuje się od strony Żaru. Już ją mam! Czarne cyfry na skrzydłach rosną w soczewkach lornetki. — Trójka! Numer rejestracyjny tysiąc pięćdziesiąt pięć! Rzuciłem okiem na listę upewniam się, że to Tadeusz Kaczmarek, reprezentant Poznania (i nota bene jeden z najaktywniejszych korespondentów „Skrzydlatej”). Szybko rejestrujemy czas przelotu i numer szybowca. W tym skądś z wysoka słyszę najwyraźniej, że ktoś krzyczy: „Widzisz?”



W kabine „Muchy-ter” siedzi gotowy do lotu Tadeusz Kaczmarek (Aeroklub Poznański). Linę podczepia do szybowca Leopold Kubaczka.

Patrzmy po sobie zaniepokojeni. Biała „Mucha” jeszcze krąży nad nami. Nagle olśnienie: to on, pilot krzyczy. Chce się upewnić, czy dobrze widzimy numer szybowca. Wrzeszczymy z dołu jak możemy najgłośniejszemu: Widzę!!! Gazu!

Zrozumiał nas. Uspokojony wychodzi z krążenia i leci na zachód. Znowu nastawiamy uszy: z góry słychać słowa jakiejś wesołej piosenki. Uśmiechamy się do siebie, bardzo zadowoleni. To pilot śpiewa. Strasznie nam się podobał ten wynalazek w dziedzinie łączności pomiędzy szybowcem i ziemią. — Lepiej by było, żeby krzyczał jaki ma numer — mówi mój towarzysz, mimowolnie racjonalizując pomysł Kaczmarka — to by jeszcze bardziej ułatwiło nam robotę...

Kładę się na wznak i wytrzeszczam oczy w niebo. Trzeba bardzo uważać. Już zbliżają się następne „Muchy”. Nagle odczuwam bolesne ukłucie w szyję, potem drugie — w kark, i znowu w policzek. Co do diabła! Zrywam się jak oparzony i widzę, że mój pomocnik z wykrzywioną twarzą skacze i macha energicznie rękoma — Mrówki! — krzyczy. — Latające!

Rzeczywiście. Nad nami — istne miliony fruujących mrówek, które atakują z zajądłością. Ukłucia palą, swędzą i po prostu przyprowadzają o wściekłość. Jesteśmy spowici w ogromną chmurę złośliwych owadów. A tu już „Muchy” prawie nad nami. Wierząc, podskakując czynimy swą powinność komisarską, odczytujemy numery, notujemy czas, zrywamy się jak w ukropie. Przeżywamy bowiem podwójny nałot: „Much” i... mrówek. Co za natrętne bydlaki! — klnę pod adresem tych mniejszych.

No, nałot się skończył. I jednych i drugich. Z ciekawości patrzę przez lornetkę w kierunku dachu „meteo”, gdzie „urzędują” przewodniczący komisji sportowej mgr Gołański i inż. Witkowski, ten ostatni przy lunecie i nie mogę powstrzymać się od radosnego okrzyku: — Oni też skaczą! Mój towarzysz patrzy na mnie pytająco: — Kto? Kto skacze?

— Ci na meteo! Ich też żrą mrówki!

Rzeczmy obaj ze śmiechu. Człowiek jednak jest wredny. Ileż w nim złośliwości. A już komisarze sportowi mają jej chyba najwięcej.

Częstotliwość przylotu szybowców zmniejsza się. Mijają minuty i godziny. Patrzę na listę z zanotowanymi numerami konkursowymi szybowców: po trzy razy meldowały się nad naszym punktem kontrolnym na Kiczere — czternastka, szóstka, i trójka. Wynika z tego, że — jeśli oczywiście dolecieli nad taśmę wyłożoną na Żarze — ci właśnie piloci w pełni ukończyli konkurencję,

przebywając 40-kilometrową trasę wyścigu między punktami Magurka-Kiczera. Czternastka to Eligiusz Wawrzyniak (Kraków), szóstka — Józef Pieczewski (Łódź), trójka — Tadeusz Kaczmarek (Poznań). Inni, jak widać, nie wykonali zadania w stu procentach.

Wiatr, dotychczas wiejący dość mocno, przestaje już szarpać białą płócienną taśmę krzyżą na naszym stanowisku. Robi się coraz bardziej cicho. Jeszcze widzę przez lornetkę jakieś dwie „Muchy” hen za dolną Sólą, jeszcze ktoś próbuje podreperować się w okolicach Magurki. To już koniec wyścigu. Promienie słońca powoli tracą swą intensywność.

Patrzmy na Żar. Wygląda teraz wspaniale: w złotych blaskach słońca, wyraźny jak na dłoni, groźny i majestatyczny, przywodzi na myśl obraz górskiej warowni, panującej nad okolicą. Słychać jak na starcie śpiewają.

Mimo woli przypominam sobie fragment wstępu, w jaki piloci uczestnicy letnich kursów szybowcowych na Żarze zaopatrzyli swą kronikę: „...Chcemy by była ona żywa, gorącą historią tej góry, która przeszła do historii naszego szybownictwa. ...Chcemy, by ci, którzy pragnęli wymazać Żar z naszych dzienników lotów, wyczytali na kartkach tego zeszytu ten zapal i entuzjazm, z jakim tu przyjechalibyśmy i pracujemy...”

...Niech każda godzina w powietrzu mówi o tym, że Żar żyje i żyć musi!”

JERZY ZARĘBSKI



Franciszek Kępka z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, najmłodszy uczestnik Mistrzostw (15 lat), przez cały czas był poważnym konkurentem do pierwszego miejsca. W klasyfikacji indywidualnej zajął 5 miejsce, dystansując wielu starszych kolegów. Foto: B. Koszewski (7)



Uff, jak gorąco! Chłopcy latają do brzo, chyba nie zajdzie potrzeba użycia tej oto rakietnicy — myśli pewnie kierownik Mistrzostw prof. Humen.

BIULETYN

AEROKLUBU P.R.L. Nr. 224

ZATWIERDZONE WYCZYNY

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny szybowcowe jako rekordy krajowe w klasie D:

KATEGORIA I — SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

Edward Makula (Aeroklub Śląski), na szybowcu „Jaskółka-Z” SP-1522, na trasie: Lisie Kąty—Przepałkowo—Zblewo—Lisie Kąty (206,4 km), dnia 14 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **67,304 km/h**

KATEGORIA II — SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

Rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

Henryk Zydorczak (Aeroklub Ostrowski), z pasażerem Eugeniuszem Oleśm, na szybowcu „Bocian” SP-1564, na trasie: Lisie Kąty—Przepałkowo—Zblewo—Lisie Kąty, dnia 14 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **66,048 km/h**

Kobiety rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

Maksymiliana Czmielówna (Aeroklub Wrocławski), z pasażerką Heleną Niezabytowską, na szybowcu „Bocian” SP-1551, na trasie: Lisie Kąty—Przepałkowo—Zblewo—Lisie Kąty, dnia 18 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **50,341 km/h**

Rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 300 km

Henryk Zydorczak (Aeroklub Ostrowski), z pasażerem Zbigniewem Jamrozem, na szybowcu „Bocian” SP-1564, na trasie: Lisie Kąty—Stężyca—Zakrzewo—Lisie Kąty, dnia 16 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **50,326 km/h**

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny spadochronowe jako rekordy krajowe w klasie F:

KATEGORIA I — SKOKI INDYWIDUALNE (DZIEŃ)

Rekord krajowy celności skoku z wysokości 1.500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu.

Paweł Lipowczan (Aeroklub Warszawski), skok z samolotu „CSS-13” SP-AEO, dnia 23 sierpnia 1955 r., na lotnisku Warszawa—Gocław.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **25,20 m**

Kobiety rekord krajowy celności skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu.

Aleksandra Wojtkowiak (Aeroklub Poznański), skok z samolotu „CSS-13”, dnia 8 sierpnia 1955 r., na lotnisku Poznań—Kobylnica.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **71,50 m**

Romana Skatulska (Aeroklub Warszawski), skok z samolotu „CSS-13” SP-ACH, dnia 23 sierpnia 1955 r., na lotnisku Warszawa—Gocław.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **40,35 m**

KATEGORIA II — SKOKI GRUPOWE (DZIEŃ)

Kobiety rekord krajowy wysokości skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu (grupa 3 skoczeków).

Romana Skatulska, Bożena Strzyżewska, Lucyna Bajewska, (Aeroklub Warszawski), z samolotu „Li-2” LAN, w dniu 13 sierpnia 1955 r., w rejonie lotniska Warszawa—Gocław.
Wysokość skoku **4 710 m**

Komisja Sportowa APRL zatwierdziła następujące wyczyny jako diamenty do Złotych Odznak Szybowcowych:

Diament za przelot ponad 500 km
5 (24) Konrad Wiciński — na szybowcu „Jaskółka” SP-1546, na trasie: Supraśl—Białogostok—Sobótka, dnia 12 sierpnia 1955 r. **520 km**

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

15(100) Jerzy Grzędziński — na szybowcu „Jaskółka” SP-1329 na trasie Kielce—Poznań, dnia 5 czerwca 1955 r. **305 km**

16(101) Leszek Kuciński — na szybowcu „Bocian” SP-1559 na trasie Rzeszów—Kraków — Radymno, dnia 18 czerwca 1955 r. **328 km**

Komisja Sportowa APRL przyznała Złote Odznaki Szybowcowe następującym pilotom:

5(118) Roman Gajos
przewyższenie: Kielce, dnia 15.7.1955 r.
na szybowcu „Jaskółka” SP-1329 **3025 m**
przelot: Cisów—Aleksandrów—Kajetanów, dnia 5.6.1955 r. na szybowcu „Mucha” SP-955 **303 km**

6(119) Leszek Kuciński
przewyższenie: Rzeszów, dnia 29.7.1955 r.
na szybowcu „Bocian” SP-1559 **3 280 m**

przelot: Rzeszów — Kraków — Radymno, dnia 18.6.1955 r. na szybowcu „Bocian” SP-1559 **328 km**

7(120) Franciszek Różański
przewyższenie: Bydgoszcz, dnia 25.8.1955 r.
na szybowcu „Bocian” SP-1554 **3 400 m**

przelot: Fordon—Żółtki, dnia 19.9.1954 r.
na szybowcu „Mucha”, SP-1082 **325 km**

Komisja Sportowa APRL przyznała Srebrne Odznaki Szybowcowe następującym pilotom:

62(926) Marek Studziński
długotrwałość: 17.5.55 r. na szyb. **5 h 08 min**
„Mucha”
przewyższenie: 29.7.55 r. „ **1025 m**
„Mucha”
przelot: 27.5.55 r. „ **61 km**
„Mucha”

63(927) Stefan Kuleszyński
długotrwałość: 14.5.55 r. na szyb. **6 h 02 min**
„Mucha”
przewyższenie: 26.5.55 r. „ **1290 m**
„Mucha”
przelot: 27.5.55 r. „ **85 km**
„Mucha”

64(928) Jan Chodowiec
długotrwałość: 4.8.55 r. na szyb. **5 h 29 min**
„Mucha”
przewyższenie: 3.6.55 r. „ **1175 m**
„Mucha”
przelot: 5.6.55 r. „ **68 km**
„Mucha”

65(929) Sławomir Kwiatkowski
długotrwałość: 29.6.55 r. na szyb. **5 h 02 min**
„Mucha”
przewyższenie: 6.8.54 r. „ **1350 m**
„Mucha”
przelot: 15.7.55 r. „ **110 km**
„Mucha”

66(930) Stanisław Wasil
długotrwałość: 7.6.55 r. na szyb. **5 h 06 min**
„Mucha”
przewyższenie: 7.6.55 r. „ **1300 m**
„Mucha”
przelot: 15.7.55 r. „ **62 km**
„Mucha”

67(931) Kazimierz Tomaszewicz
długotrwałość: 18.6.55 r. na szyb. **5 h 18 min**
„Mucha”
przewyższenie: 18.6.55 r. „ **1055 m**
„Mucha”
przelot: 23.7.55 r. „ **65 km**
„Mucha”

68(932) Karol Gawora
długotrwałość: 31.7.52 na szyb. **7 h 12 min**
„Mucha”
przewyższenie: 23.5.54 r. „ **1600 m**
„Komar”
przelot: 24.7.54 r. „ **54 km**
„Mucha”

69(933) Alfred Bzyl
długotrwałość: 4.6.55 r. na szyb. **7 h 06 min**
„Mucha”
przewyższenie: 4.6.55 r. „ **1900 m**
„Mucha”
przelot: 30.7.55 r. „ **75 km**
„Mucha”

70(934) Zbigniew Zwoliński
długotrwałość: 6.6.55 r. na szyb. **5 h 12 min**
„Mucha”
przewyższenie: 6.6.55 r. „ **1200 m**
„Mucha”
przelot: 30.7.55 r. „ **52 km**
„Mucha”

71(935) Olga Sańczyk
długotrwałość: 23.7.55 r. na szyb. **5 h 03 min**
„Mucha”
przewyższenie: 23.7.55 r. „ **1100 m**
„Mucha”
przelot: 31.7.55 r. „ **60 km**
„Mucha”

72(936) Kazimierz Kiszka
długotrwałość: 1.8.55 r. na szyb. **5 h 15 min**
„Mucha”
przewyższenie: 15.7.55 r. „ **1200 m**
„Mucha”
przelot: 2.8.55 r. „ **70 km**
„Mucha”

73(937) Grzegorz Florianczyk
długotrwałość: 19.6.55 r. na szyb. **5 h 08 min**
„Mucha”
przewyższenie: 19.6.55 r. „ **1300 m**
„Mucha”
przelot: 3.8.55 r. „ **180 km**
„Mucha”

74(938) Stanisław Misiuna
długotrwałość: 18.7.55 r. na szyb. **5 h 25 min**
„Mucha”
przewyższenie: 3.8.55 r. „ **1400 m**
„Mucha”
przelot: 3.8.55 r. „ **60 km**
„Mucha”

75(939) Mikołaj Kołodko
długotrwałość: 29.7.55 r. na szyb. **6 h 27 min**
„Mucha”
przewyższenie: 9.8.55 r. „ **1550 m**
„Mucha”
przelot: 4.8.55 r. „ **60 km**
„Mucha”

76(940) Jan Jagodzki
długotrwałość: 25.6.55 r. na szyb. **5 h 25 min**
„Mucha”
przewyższenie: 2.7.55 r. „ **2150 m**
„Mucha”
przelot: 10.8.55 r. „ **56 km**
„Mucha”

77(941) Włodzimierz Wierzb
długotrwałość: 23.6.55 r. na szyb. **5 h 06 min**
„Mucha”
przewyższenie: 17.6.55 r. „ **1250 m**
„Mucha”
przelot: 11.8.55 r. „ **52 km**
„Mucha”

78(942) Edmund Bańcerowski
długotrwałość: 14.8.55 r. na szyb. **6 h 12 min**
„Mucha”
przewyższenie: 13.8.55 r. „ **1250 m**
„Mucha”
przelot: 4.8.55 r. „ **62 km**
„Mucha”

79(943) Zofia Widort
długotrwałość: 6.6.55 r. na szyb. **5 h 06 min**
„Mucha”
przewyższenie: 4.6.55 r. „ **1625 m**
„Mucha”
przelot: 12.8.55 r. „ **125 km**
„Mucha”

89(944) Marian Błaszczak
długotrwałość: 19.6.55 r. na szyb. **7 h 37 min**
„Mucha”
przewyższenie: 17.8.55 r. „ **1650 m**
„Mucha”
przelot: 1.8.55 r. „ **100 km**
„Mucha”

81(945) Irena Pietrzak
długotrwałość: 13.6.55 r. na szyb. **5 h 06 min**
„Mucha”
przewyższenie: 17.8.55 r. „ **1200 m**
„Zuraw”
przelot: 17.8.55 r. „ **55 km**
„Zuraw”

82(946) Paweł Kuczerenko
długotrwałość: 25.6.55 r. na szyb. **6 h 23 min**
„Komar”
przewyższenie: 25.6.55 r. „ **1600 m**
„Komar”
przelot: 21.8.55 r. „ **150 km**
„Komar”

83(947) Edward Michta
długotrwałość: 20.8.55 r. na szyb. **5 h 35 min**
„Mucha”
przewyższenie: 22.8.55 r. „ **1750 m**
„Mucha”
przelot: 22.8.55 r. „ **68 km**
„Mucha”

84(948) Kazimierz Pella
długotrwałość: 10.12.51 r. na szyb. **5 h 18 min**
„Mucha”
przewyższenie: 22.8.55 r. „ **1000 m**
„Mucha”
przelot: 22.8.55 r. „ **61 km**
„Mucha”

85(949) Bolesław Karszniewicz
długotrwałość: 17.6.52 r. na szyb. **5 h 35 min**
„Jeżyk”
przewyższenie: 9.6.52 r. „ **1360 m**
„Jeżyk”
przelot: 26.8.55 r. „ **70 km**
„Mucha”

86(950) Andrzej Gawlik
długotrwałość: 27.8.55 r. na szyb. **6 h 03 min**
„Komar”
przewyższenie: 5.9.54 r. „ **1325 m**
„Mucha”
przelot: 27.8.55 r. „ **68 km**
„Komar”

87(951) Jan Koniarek
długotrwałość: 22.8.55 r. na szyb. **5 h 26 min**
„Mucha”
przewyższenie: 27.8.55 r. „ **1050 m**
„Mucha”
przelot: 26.8.55 r. „ **52 km**
„Mucha”

88(952) Jan Szade
długotrwałość: 25.6.53 r. na szyb. **6 h 09 min**
„Mucha”
przewyższenie: 27.8.55 r. „ **1170 m**
„Mucha”
przelot: 2.7.55 r. „ **85 km**
„Mucha”

89(953) Henryk Turski
długotrwałość: 22.8.55 r. na szyb. **5 h 08 min**
„Mucha”
przewyższenie: 27.8.55 r. „ **1390 m**
„Mucha”
przelot: 26.8.55 r. „ **53 km**
„Mucha”

90(954) Henryk Mikołajczuk
długotrwałość: 18.7.55 r. na szyb. **5 h 35 min**
„Mucha”
przewyższenie: 28.8.55 r. „ **1150 m**
„Mucha”
przelot: 4.8.55 r. „ **60 km**
„Mucha”

SEKRETARZ AEROKLUBU PRL
TADEUSZ REJNIAK



Z lotu po kraju

Kiedy ożyje wieża na Solcu

MIA rok, jak do „Skrzydlatej Polski” napisałem o nie-wykorzystaniu wieży spadochronowej w Warszawie na-

Solcu. Nie wiem czy notatka poskutkowała, faktem jest jednak, że koło wieży wszczął się ruch. Trwał on jednak krótko i ograniczył się do wybudowania... tajemniczego kiosku u podstawy wieży. To wszystko. Od tamtego czasu nikt nie zakłócił spokoju wieży, stoi nietykalna, aż żal pa-trzeć.

Notatki na ten temat ukazujące się systematycznie w prasie także nie zmieniają sytuacji. A było ich sporo; zaryzykuję twierdzenie, że honoraria za wzmianki na ten temat przekroczyły wkrótce koszt budowy wieży. Wtedy — do czego prowadzi biurokracja odpowiedzialnych za taki stan rzeczy czynników.

Może tegoroczny Tydzień LPZ zapisze w swojej historii inaugurację wieży spadochronowej na Solcu? Zobaczymy!!!

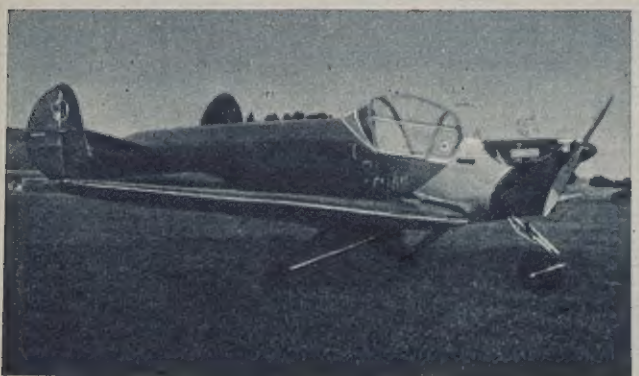
Jacek Ejsmond
Warszawa

Dziękuję za pomoc przy „Czajce”

ZA pośrednictwem redakcji „Skrzydlatej Polski” składam gorące podziękowania Zarządowi Głównemu LPZ, a szczególnie gen. Turskiemu i tow. Janicy oraz Kierownictwu i Pracownikom Aeroklubu Kieleckiego za pomoc, jaką mi okazali przy budowie mojej konstrukcji — prototypu samolotu sportowego „Czajka”. Wierzę, że tylko wspólne zrozumienie idei lotniczej da

dobrze i pełne wyniki. Dlatego też szczęśliwy jestem, że nie byłbym osamotniony w pracy i zapewniam, iż zaufanie jakim mnie obdarzono dodaje mi inicjatywy i zapału do osiągnięcia pełnego efektu mojej konstrukcji.

Stanisław Sobkow
pracownik
Aeroklubu Kieleckiego

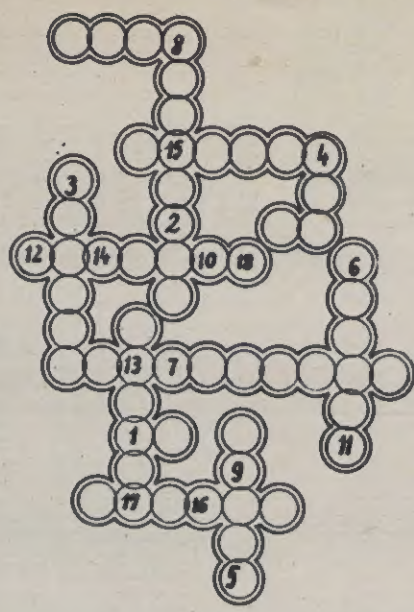


Samolot „Czajka”

W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH

REDAGUJE MGR H. DĄBROWSKI

NIBY TO KRZYŻÓWKA



Z poniższego fragmentu piosenki lotniczej trzeba wybrać niektóre wyrazy i wpisać je do figury w ten sposób, by powstała normalna krzyżówka. Litery przypadające w kółkach z liczbami uszeregowane według kolejności od 1 do 18 dają rozwiązanie.

Tekst piosenki:

...Bo gdy jesteś, gdy jesteś już pilotem,
Mieszkającym zazwyczaj pośród gwiazd,
Wtedy pierwsze są dla ciebie samoloty,
A dziewczęta, na dziewczęta przyjdzie czas...

Zenon Szymański — Warszawa

RECENZJE

W W. Boicow — „NORMALIZOWANIE PRISPOSOBIENIA DLA ZBORKI AGREGATOW SAMOŁOTA” — (Normalizacja przyrządowania dla montażu podzespołów samolotu). Oboronzij 1955. Str. 233.

Produkcja współczesnego samolotu składa się z szeregu bardzo skomplikowanych operacji technologicznych. Montaż podzespołów skrzydła, kadłuba itp. wymaga specjalnie zaprojektowanych przyrządów umożliwiających właściwe, dokładne ustawienie elementów podzespołu. Normalizacja tych przyrządów upraszcza w ogromnym stopniu pracę konstruktora przyrządów, jak również umożliwia szybkie dostosowanie przyrządowania do produkcji nowych typów samolotów, zmniejszając ogólny cykl przygotowania produkcji jak również jej koszt. Normalizacja poprzez dobór najwłaściwszych konstrukcji przyrządów przyczynia się do zwiększenia dokładności wykonania podzespołu.

Książka o powyższym tytule, poświęcona temu zagadnieniu, stanowi podręcznik dla pracowników lotnictwa zajmujących się konstrukcją przyrządowania do produkcji samolotów.

Szereg interesujących wiadomości mogą tu niewątpliwie znaleźć wszyscy technolodzy i inni pracownicy zatrudnieni przy produkcji samolotów. Książka może służyć również i pracownikom innych gałęzi przemysłu maszynowego, w których występuje zagadnienie oprzyrządowania. Książka składa się z trzech rozdziałów — w pierwszym podano krótkie wiadomości o procesach technologicznych przy montażu podzespołów samolotu i o określeniu niezbędnego oprzyrządowania a także o normalizacji tego oprzyrządowania i jej techniczno-ekonomicznego znaczenia.

W rozdziale drugim omówiono znormalizowane konstrukcje oprzyrządowania, metodę ich projektowania i obliczania. W ostatnim rozdziale podano wiadomości o procesach technologicznych i wyposażeniu przy wykonaniu oprzyrządowania montażowego. W dodatku podano tablice i wykresy ułatwiające obliczenie w praktyce sztywności oprzyrządowania.

Książka stanowi pierwsze tego rodzaju opracowanie w literaturze radzieckiej, a zdaje się nawet światowej. W naszych warunkach praca ta może oddać ogromne usługi ludziom przemysłu lotniczego jak również studentom specjalności płatowcowej wydziału lotniczego.

Książka jako bardzo ważna dla gospodarki narodowej, powinna być szybko przetłumaczona i udostępniona jak najszerszym rzeszom czytelników.

J. R.

CAŁOROCZNE ZAWODY SZYBOWCOWE „SKRZYDLATEJ POLSKI”

Komunikat nr 16

OSTATNI nasz Komunikat — Nr 15, podawał wyniki i klasyfikację bieżącej Całorocznych Zawodów Szybowcowych na dzień 31 lipca. Wydawało się wtedy, że do końca sezonu nie zajdą już w punktacji czołowi poważniejsze zmiany i że nikt nie odbierze pierwszego miejsca Ludwikowi Misiekowi, który miał wysoką przewagę blisko 1000 pkt. nad następną w tabeli Lucyną Bajewską. Tymczasem słoneczny sierpień spowodował dość liczną grupę zawodników do jeszcze jednego zrywu wyczynowego, przynosząc w efekcie bardzo zasadnicze i do pewnego stopnia rewelacyjne przesunięcia na czołowych pozycjach.

Fakt ten notujemy z dużym zadowoleniem, bo ambitna walka zawodników, przybierająca na intensywność właśnie w końcowym etapie turnieju, świadczy o niesłabnącym, a przeciwnie — stale wzrastającym zainteresowaniu pilotów naszą imprezą.

Bohaterem tej walki jest w tej chwili Franciszek Niechwiejczyk z Aeroklubu Warszawskiego, który zademonstrował w ostatnich tygodniach wspaniały finisz. Przyczajony dotąd ze swym 355 km przełotem docelowym na dalekiej, bo niemal dwudziestej pozycji w tabeli, wykonał on w sierpniu docelowy powrotny 268 km oraz przełot po trasie trójkąta z prędkością 62,3 km/h i osiągnął w sumie 7 627 pkt. Wyszedł tym samym zdecydowanie na pierwsze miejsce, dystansując dotychczasowego lidera — Misieka przewagą prawie 1 500 pkt. Misiek spadł zresztą z pierwszego miejsca od razu na trzecie, które „ustąpił” mu Ludwik Merlo z Aeroklubu Bydgoskiego, sam wychodząc na drugie. Swoją przełot docelowy, i przełot po trasie trójkąta dopełnił on miesiącwie

docelem powrotnym 170 km i uzyskał w sumie 6 372 pkt. Zajmująca czwarte miejsce Lucyna Bajewska z Aeroklubu Warszawskiego ma wprawdzie jeszcze do wykonania i konkurencję — przełot docelowy, ale nie wydaje się, żeby mogła poprawić swoją lokatę. Zwłaszcza, że Misiek ma także... miejsce na wynik w przełocie docelowo-powrotnym, którym może skutecznie zaatakować drugą pozycję Merly. Niechwiejczyka natomiast raczej nie jest w stanie dogonić, gdyż musiałby w tym celu wykonać docelowy powrotny rzędu 190 km, co w warunkach termicznych września czy października wydaje się mało prawdopodobne.

Tak więc Aeroklub Warszawski, który na krótki okres czasu utracił prowadzenie w klasyfikacji indywidualnej, odzyskał je z powrotem i chyba już utrzyma do ostatecznego zwycięstwa. W nieoficjalnej punktacji klubowej przoduje również Warszawa, której sześciu reprezentantów znajduje się w pierwszej dwudziestce tabeli. Bydgoszcz ma w pierwszej dwudziestce również sześciu przedstawicieli, a Wrocław i Kielce po dwóch.

Szczegółowa klasyfikacja pierwszych dwudziestu miejsc w Całorocznych Zawodach Szybowcowych przedstawia się następująco:

1. Franciszek Niechwiejczyk — 7 627 pkt.
2. Ludwik Merlo — 6 372 „
3. Ludwik Misiek — 6 162 „
4. Lucyna Bajewska — 5 312 „

- wyk. konk. II, III. — 4 916 pkt.
- 5-6. Sławomir Makaruk — 4 916 „
- 5-6. Adam Brzoza — 4 740 „
7. Jerzy Dąbski — 4 294 „
8. Tadeusz Śliwak — 3 856 „
9. Maksymiliana Czmielówna — 3 819 „
10. Bolesław Kochanowski — 3 698 „
11. Czesław Chodliwy — 3 592 „
12. Jan Rudnicki — 3 335 „
13. Sławomir Cetner — 3 232 „
14. Zbigniew Żółkoś — 3 016 „
15. Roman Sochacki — 2 932 „
16. Janusz Ruge — 2 860 „
17. Franciszek Różański — 2 236 „
18. Ryszard Policki — 2 080 „
19. Jerzy Pomianowski — 2 020 „
20. Roman Gajos —

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję” w nr. 41 (223) otrzymuje ob. Jacek Ejsmond z Warszawy za korespondencję pt. „Kiedy ożyje wieża na Solcu?”

Nagrodę miesiąca (100 zł) w naszym stałym konkursie przeznaczamy dla ob. Zbigniewa Małaka z Libiąża za korespondencję pt. „Polska opona modelarska”, zamieszczoną w nr. 38 (220).



Redaguje zespół. Redaktor: Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-81-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch”, Sekcja Eksportu (Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 4 października 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 5507/C B-6-125931

Odrzutowcem PO ŚWIECIE

Svazarmowcy biją rekordy
samolotowe

NASI czechosłowaccy kole-
dzy, dysponując boga-
tym wyborem typów samolo-
tów sportowych własnej kon-
strukcji, wykazują dużą ak-
tywność wyczynową. Serię re-
kordów rozpoczął szybownik
bratysławski Tomasz Manka,
który w dniu 30 maja, pod-
czas zawodów szybowcowych
we Vrchlabi, wykonywał wzlot
meteorologiczny na samolocie
„Sokol” i uzyskał na nim z
pomocą fali halińskiej wyso-
kość 6105 m. Wynik ten jest
krajowym rekordem w klasie
samolotów o ciężarze od 500
do 1000 kg.

Po zakończeniu zawodów
szybowcowych przeprowadzo-
no we Vrchlabi jednodniowy
konkurs samolotowy, z zadani-
em ustalenia rekordów szyb-
kości na trasie zamkniętej.
Loty wykonywano po trasie
trójkątnej 100 km, którą prze-
latywano wielokrotnie, zależ-
nie od zadanej długości tra-
sy. W konkursie wzięło udział
10 pilotów na samolotach
„Sokol” i „Aero 45”. Uzska-
no szereg cennych doświad-
czeń i ustalono 6 rekordów
krajowych, zapewniając puste
miejsca w tabeli.

W dwa tygodnie później
ambitny aeroklub w Brnie
zorganizował próbę pobicia
tych rekordów i ustalenia no-
wych. Na starcie stanęli pilo-
ci Stasny Lubomir i Novak
Franciszek, obydwa na samo-
lotach typu „Sokol”, kat.
500—1000 kg. Podobnie jak
we Vrchlabi, wszystkie loty
wykonywano wzdłuż trasy
trójkątnej o długości 100 km.
Stasny, specjalizując się w
szybkości lotu po trasie zam-
kniętej, ustalił 4 rekordy szyb-
kości, a mianowicie:

na trasie 100 km —	255 km/h
„ „ 500 km —	245 km/h
„ „ 1000 km —	244 km/h
„ „ 2000 km —	239,5 km/h

Warto zaznaczyć, że rekord
świata dla trasy 2000 km wy-
nosi 241 km/h.

Pilot Novak zaatakował i
pobił rekord długości lotu po
trasie zamkniętej. W ciągu 15
godzin 36 minut okrzyk na
31 razy trasę trójkątną 100
km, uzyskując wynik ok.
3100 km. Jest to nie tylko
rekord czechosłowacki ale i
nowy rekord świata i to
znacznie lepszy od poprzed-
niego (2500 km), który ustalił
pilot belgijski, Goemans!

Sukces Novaka poprzedził
drobiazgowo przygotowania
samolotu. W kabinie umiesz-
czono w miejsce drugiego fo-
tela dodatkowe zbiorniki pali-
wa, zwiększając jego całko-
wity zapas do 405 litrów.
Zbiornik oleju powiększono do
objętości 22 litrów. Drewnia-
ne śmigło seryjne „Sokola”
wymieniono na metalowe, o
skoku nastawnym na ziemi.

Niemniej troskliwie przygo-
towywał się pilot. Trening
swoją w lotach długotrwałych
rozpoczął od przedłużania
dziennego nalotu w lotach
szkolnych z uczniami (Novak
jest instruktorem aeroklubu
w Brnie). Następnie przepro-
wadził kilka treningowych lo-
tów cztero- i pięciogodzinnych
po trasie trójkątnej 100 km,
wdrażając się w technikę wy-
konywania regulaminowych
okrążeń na wierzchołkach
trasy. Na kilka dni przed pró-
bą ostateczną Novak wykonał
8-godzinny lot treningowy.

Start do rekordowego lotu
nastąpił o godz. 4 rano, lą-
dowanie przed zmrokiem. Po
25 okrążeniach trasy Novak
otrzymał przez radio gratu-
lację z okazji pobicia rekor-
du świata.

Czynna postawa svazarmow-
ców może służyć za wzór dla
naszych wyczynowych pilo-
tów samolotowych. Czas naj-
wyższy, by także u nas po-

myślano o pustych pozycjach
tabeli rekordów. Wydaje się,
że np. w tradycyjnym obozie
halińskim w Jeleniej Górze
powinien wziąć udział sam-
olot przystosowany do po-
bicia światowego rekordu wy-
sokości w kategorii 500—1000
kg. Z pomocą fali zadanie to
wydaje się całkiem realne.
Również wytyczenie trasy
trójkątnej 100 km celem u-
stalenia rekordów szybkości i
długości trasy, nie nastreży
chyba specjalnych trudności,
zwłaszcza, że posiadamy w
tym duże doświadczenia z
konkurencji szybowcowych.
Co na to Rada Samolotowa?

A. ZIENTEK

Odrzutowce przewożą pocztę



Jak już podawaliśmy w nu-
merze 39 z br. w ZSRR uru-
chomiono stałą linię pocztową
na trasie Moskwa—Nowo-
sybirsk. Linie tę obsługują
nowoczesne, dwusilnikowe sa-
moloty odrzutowe, pokonujące
odległość 2 925 km w krótkim
czasie. Na zdjęciu: za-
łoga odrzutowego samolotu
pocztowego będącego w służ-
bie „Aeroflotu”.

Foto: „Sowieckij Sojuz”.

Z MEETINGU W GENEWIE

LOTNICZE laury postano-
wiła zdobyć także Genewa,
miasto słynne z licznych od-
bywających się w nim konfe-
rencji międzynarodowych.
26 czerwca na genewskim
lotnisku odbył się wielki
międzynarodowy meeting lot-
niczy, zorganizowany przez
Szwajcarskie Zrzeszenie Ofi-
cjerów Lotnictwa „AVIA” i
Aeroklub Szwajcarii. Udział
w nim wzięło 10 państw:
Czechosłowacja, Francja, His-
zpania, Italia, Kanada,
Niemcy zach., Szwecja, Wiel-
ka Brytania, USA i — oczy-
wiście — czyniąca „honory
domu” Szwajcaria. Państwa
te demonstrowały 120 tysią-
com widzów zebranych na
lotnisku swe najnowsze sa-
moloty, w większości naj-
nowsze maszyny odrzutowe.
W meetingu uczestniczyła
również w charakterze obser-
watorów delegacja radziecka
z generałem G. Beleckiewem
na czele.

Meeting genewski odbywał
się pod hasłem „50 lat lot-
nictwa”. W wystawie na-
ziemnej wystawiono dlate-
go, obok samolotów stano-
wących najnowszy wyraz
postępu technicznego, rów-
nież samoloty z lat poprze-
dzających pierwszą Wojnę
Światową.

Podobnie jak w Toronto,
tak i w Genewie delegacja
radziecka zapowiedziała, że
w pokazach jakie urządzo-
ne będą w Genewie w przy-
szłym roku (1956) udział
weźmą również najnowsze
samoloty radzieckie.

Włoski szybowiec wyczynowy CVT-2 „Veltro”

WYCZYNÓWKA CVT-2 „Vel-
tro” (chart) jest dziełem in-
żynierów Alberto i Pietro Mo-
relli. Szybowiec ten, konwen-
cjonalnej konstrukcji dREW-
nianej, posiada trójdzielne
skrzydło o zmiennym profilu
laminarnym: u nasady NACA
64-515, na końcu NACA 64-
512.

Kadłub o smukłej opływo-
wej sylwetce posiada kabinę,
w której pilot zajmuje pozycję
siedząco-leżącą.

Oryginalnie rozwiązano na-
pęd steru kierunkowego, któ-
ry pilot uruchamia za pośred-
nictwem koła sterowniczego
umieszczonego na normalnym
drażku sterowym.

Napędy lotek, zarówno na
łączeniu zewnętrznych części
skrzydła jak i skrzydło-kad-
łub, posiadają automatyczne
złącza. Kłapy wyporowe w za-
kresie mniejszych wychyleń
służą do zmniejszenia
promienia krążenia, przy wy-
chyleniu granicznym wyno-
szącym 60° zastępują hamul-
ce aerodynamiczne.

Jednokolowe podwozie skła-
da się w krytą wnękę na bo-
ku kadłuba. Usterzenie wyso-
ko jest umieszczone na statecz-
niku i sterze kierunkowym.

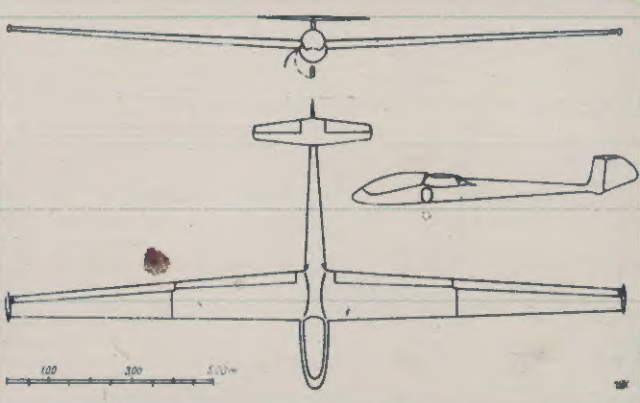
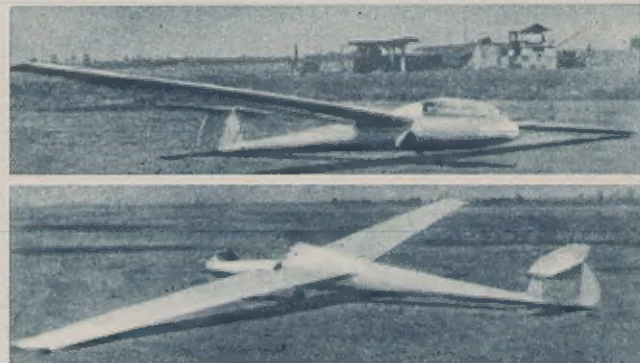
Celem takiego rozwiązania
ma być prawdopodobnie u-
niknięcie trzęsotliwości usterze-
nia w locie na dużych ką-
tach natarcia oraz zwiększe-
nie skuteczności usterzenia
kierunkowego, które posiada-
jąc tego rodzaju płytę brzo-
gową zwiększa swe efektywne
wydłużenie.

Całość „na oko” robi wra-
żenie konstrukcji bardzo de-
likatnej i niedostosowanej do

lotów w silnych i burzliwych
warunkach. Prototyp tego szy-
bowca, przeznaczony do lo-
tów zawodniczych, znajduje
się obecnie w trakcie prób w
locie.

Dane techniczne:

Rozpiętość	15,00 m
Długość	6,90 m
Powierzchnia nośna	12,50 m ²
Wydłużenie	18
Ciężar w locie	270 kg
Obciąż. jedn. pow.	21,6 kg/m ²



Badania „bariery cieplnej”

JEDNA z najpoważniejszych przeszkód
jakie piętrzą się przed samo-
lotami przeznaczonymi do lotów z prę-
dkością wielokrotnie przewyższającą
prędkość dźwięku, jest „bariera ciepl-
na”. Nazwą tą ochrzczoneo zjawisko sil-
nego nagrzewania się powierzchni sa-
molotu od tarcia cząsteczek powietrza.
Przy prędkości 1 000 km/h wynosi ono
ok. 40°C powyżej temperatury otocze-
nia, przy 2 000 km/h — ok. 130°C,
przy 3 000 km/h — ok. 300°C. Oczy-
wiście wywiera to bardzo niekorzystny
wpływ na własności wytrzymałościowe
materiałów z jakich zbudowany jest sa-
molot.

W jednym z laboratoriów aerodyna-
micznych NACA przeprowadzono nie-
dawno cały szereg badań nad modela-
mi umieszczonymi w opływie naddźwię-
kowym dla zbadania ich zachowania
przy ogrzewaniu i powierzchniowym
stapianiu od tarcia powietrza. Jak wy-
nika z doświadczeń proces stapiania
powierzchniowego może zostać tech-
nicznie opanowany, tak, że „bariera
cieplna” nie powinna stanowić istotnej
przeszkody w osiąganiu naddźwięko-
wych prędkości lotu.

Dla prób modele pokryte zostały war-
stwą lakieru, topniejącą już przy 70°C.
Prędkość opływu w tunelu odpowiada-
ła liczbie Macha 6,9. Temperatura
przed modelem wynosiła — 200°C. Na
krawędzi natarcia temperatura była
równa +370°C.

Fotografie przedstawiają widok tu-
nelu, w którym prowadzono badania z
przezroczystym wzornikiem oraz seria
zdjęć wykonanych podczas badania. Jak
widać z nich, już po 48 sekundach sto-
piony został zupełnie czubek modelu,
podobnie jak i całe latwołopliwe pokry-
cie. Na pierwszym zdjęciu, pokazują-
cym model przed próbą, widać wyraź-
nie nasunięty na niego pierścień papie-
rowy. Pierścień ten zdmuchnięty zo-
staje z modelu pierwszym podmuchem
strumienia powietrza i od tej chwili li-
czony jest czas zjawiska.

R. W.

